

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

L 123



Magyar nyelvű kiadás

Jogszabályok

54. évfolyam

2011. május 12.

Tartalom

II Nem jogalkotási aktusok

RENDELETEK

- ★ A Tanács 453/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. május 4.) a Kínai Népköztársaságból származó furfuraldehid behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vámnak az 1225/2009/EK rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerinti hatályvesztési felülvizsgálatot követő kiveréséről 1

- ★ A Bizottság 454/2011/EU rendelete (2011. május 5.) a transzeurópai vasúti rendszer személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról ⁽¹⁾ 11

A Bizottság 455/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. május 11.) az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról 68

A Bizottság 456/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. május 11.) a cukorágazat egyes termékeire a 2010/11-es gazdasági évben alkalmazandó, a 867/2010/EU rendelettel rögzített irányadó áraknak és kiegészítő importvámok összegének módosításáról 70

Ár: 4 EUR

(folytatás a túloldalon)

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg

HU

Azok a jogi aktusok, amelyek címe normál szedéssel jelenik meg, a mezőgazdasági ügyek napi intézésére vonatkoznak, és rendszerint csak korlátozott ideig maradnak hatályban.

Valamennyi más jogszabály címét vastagon szedik, és előtte csillag szerepel.

IV	Az EK-Szerződés, az EU-Szerződés és az Euratom-Szerződés alapján 2009. december 1-je előtt elfogadott jogi aktusok	
----	--	--

★	Az EFTA Felügyeleti Hatóság 343/09/COL határozata (2009. július 23.) Time önkormányzatának az 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70 és 2/32 sz. ingatlanokat érintő ingatlanügyleteiről (Norvégia)	72
---	---	----

Helyesbítések

★	Helyesbítés a 882/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek bizonyos nem állati eredetű takarmányok és élelmiszerek behozatalára vonatkozó fokozott hatósági ellenőrzések tekintetében történő végrehajtásáról, valamint a 2006/504/EK határozat módosításáról szóló, 2009. július 24-i 669/2009/EK bizottsági rendelethez (HL L 194., 2009.7.25.)	86
---	--	----

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A TANÁCS 453/2011/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2011. május 4.)

a Kínai Népköztársaságból származó furfuraldehid behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vámnak az 1225/2009/EK rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerinti hatályvesztési felülvizsgálatot követő kivetéséről

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Európai Közösségben tagsággal nem rendelkező országokból érkező dömpingelt behozattal szembeni védelemről szóló, 2009. november 30-i 1225/2009/EK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ (a továbbiakban: alaprendelet) és különösen annak 11. cikke (2) és (5) bekezdésére, valamint 9. cikke (4) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság (a továbbiakban: Bizottság) által a tanácsadó bizottsággal folytatott konzultációt követően benyújtott javaslatra,

mivel:

A. ELJÁRÁS

1. Hatályos intézkedések

- (1) A Tanács egy dömpingellenes vizsgálatot (a továbbiakban: eredeti vizsgálat) követően a 95/95/EK rendelettel ⁽²⁾ mértékvám formájában végleges dömpingellenes vámot vetett ki a Kínai Népköztársaságból (a továbbiakban: Kína) származó furfuraldehid behozatalára (a továbbiakban: végleges dömpingellenes intézkedések). A mértékvámtétel mértékét tonnánként 352 EUR összegben állapították meg.
- (2) Egy 1997 májusában, egy kínai exportőr kérésére indított időközi felülvizsgálatot követően az intézkedéseket a 2722/1999/EK tanácsi rendelet ⁽³⁾ további négyéves időszakra fenntartotta.

- (3) Egy hatályvesztési felülvizsgálatot követően, 2005 májusában a Tanács a 639/2005/EK rendelettel ⁽⁴⁾ további öt éves időszakra kiterjesztette az intézkedéseket.

2. Hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelem

- (4) A hatályos végleges dömpingellenes intézkedések közelgő hatályvesztéséről szóló értesítés ⁽⁵⁾ közzétételét követően a Bizottsághoz 2010. január 28-án kérelem érkezett az intézkedéseknek az alaprendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerinti hatályvesztési felülvizsgálata iránt. A kérelmet két uniós gyártó, a Lenzing AG és a Tanin Sevnica kemična industrija d.d. (a továbbiakban: kérelmezők) nyújtotta be, amelyek termelése az uniós furfuraldehid-gyártás jelentős részét, ebben az esetben több mint 50 %-át teszi ki.

- (5) A kérelem alapjául az szolgált, hogy az intézkedések hatályvesztése valószínűleg a dömping és az európai uniós gazdasági ágazatot érő kár folytatódását vagy megismétlődését eredményezné.

3. A hatályvesztési felülvizsgálat megindítása

- (6) Miután megállapította, hogy elegendő bizonyíték áll rendelkezésre a hatályvesztési felülvizsgálat megindításához, és a tanácsadó bizottsággal konzultációt folytatott, a Bizottság 2010. április 27-én az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett értesítéssel ⁽⁶⁾ (a továbbiakban: eljárás megindításáról szóló értesítés) bejelentette az alaprendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerinti hatályvesztési felülvizsgálat megindítását.

⁽¹⁾ HL L 343., 2009.12.22., 51. o.

⁽²⁾ HL L 15., 1995.1.21., 11. o.

⁽³⁾ HL L 328., 1999.12.22., 1. o.

⁽⁴⁾ HL L 107., 2005.4.28., 1. o.

⁽⁵⁾ HL C 16., 2010.1.22., 40. o.

⁽⁶⁾ HL C 107., 2010.4.27., 10. o.

4. Vizsgálat

4.1. Vizsgálati időszak

- (7) A dömping folytatódásának valószínűségére vonatkozó vizsgálat a 2009. április 1. és 2010. március 31. közötti időszakra (a továbbiakban: felülvizsgálati időszak) vonatkozott. A kár valószínű megismétlődésének értékelése szempontjából releváns tendenciák vizsgálata a 2007. január 1-jétől a felülvizsgálati időszak végéig terjedő időszakra (a továbbiakban: figyelembe vett időszak) terjedt ki.

4.2. A vizsgálatban érintett felek

- (8) A hatályvesztési felülvizsgálat megindításáról a Bizottság hivatalosan tájékoztatta a kérelmezőket, az érintett ország exportáló gyártóit, az importőröket, azokat a felhasználókat, akikről ismert, hogy érintettek, valamint az érintett ország képviselőit.

- (9) Az érdekelt feleknek lehetőséget biztosított, hogy írásban ismertessék észrevételeiket, illetve hogy a felülvizsgálat megindításáról szóló értesítésben rögzített határidőn belül meghallgatást kérjenek. Minden olyan érdekelt fél meghallgatást nyert, aki azt kérte, és konkrét okokkal indokolni tudta, hogy miért szükséges a meghallgatása.

4.3. Mintavétel

- (10) Tekintettel a kínai exportáló gyártók láthatólag nagy számára, a Bizottság célszerűnek ítélte megvizsgálni annak lehetőségét, hogy az alaprendelet 17. cikke szerint mintavételt alkalmazzon. A Bizottság – annak érdekében, hogy eldönthesse, szükséges-e a mintavétel, és ha igen, kiválaszthassa a mintát – felkérte a fenti feleket, hogy a felülvizsgálat megindítását követő 15 napon belül jelentkezzenek, és bocsássák rendelkezésére az eljárás megindításáról szóló értesítésben kért információkat. Tekintettel arra, hogy egyetlen exportáló gyártó sem jelentkezett, hogy együttműködjön, mintavételre nem volt szükség.

4.4. A kapott információk ellenőrzése

- (11) A Bizottság kérdőívet küldött valamennyi ismert érintett félnek és azoknak, akik az eljárás megindításáról szóló értesítésben meghatározott határidőn belül jelentkeztek.

- (12) A kérdőívre válaszok két uniós gyártótól, egy importőr/felhasználótól és egy, az analóg országban, Argentínában lévő gyártótól érkeztek be. Egyik kínai exportáló gyártó sem működött együtt a jelenlegi vizsgálatban.

- (13) A Bizottság felkutatott és ellenőrzött minden olyan információt, amelyet szükségesnek ítélt ahhoz, hogy megállapítsa a dömping és az abból eredő kár folytatódásának vagy megismétlődésének a valószínűségét, továbbá ahhoz, hogy meghatározza az Unió érdekeit. A következő érdekelt felek telephelyein került sor ellenőrző látogatásra:

a) Uniós gyártók

— Lenzing AG (a továbbiakban: Lenzing), Ausztria

— Tanin Sevnica kemična industrija d.d. (a továbbiakban: Tanin), Szlovénia

b) Független importőr/felhasználó

— International Furan Chemicals BV (a továbbiakban: IFC), Rotterdam

B. ÉRINTETT TERMÉK ÉS HASONLÓ TERMÉK

1. Érintett termék

- (14) A jelen felülvizsgálatban érintett termék megegyezik az eredeti vizsgálatban, valamint a (2) és a (3) preambulumbekezdésben említett, azt követő felülvizsgálatokban érintett termékkel, vagyis a jelenleg a 2932 12 00 KN-kód alá sorolt, Kínából származó furfuraldehiddel (a továbbiakban: érintett termék). A furfuraldehid 2-furaldehid vagy furfurol néven is ismert.

- (15) A furfuraldehid világossárga folyadék, jellegzetes, átható szaggal, amelyet különféle típusú mezőgazdasági hulladékok feldolgozásával nyernek. A furfuraldehidnek két fő felhasználási területe van: szelektív oldószerként a kőolaj-finomításban, a kenőolajok gyártásához és nyersanyagként a furfuralalkohol előállításához, amelyet az öntödei formákhoz való műgumi gyártásához használnak.

2. Hasonló termék

- (16) Mint az előző vizsgálatokban, ez a vizsgálat megerősítette, hogy a Kínában gyártott és az Unióba exportált furfuraldehid, az analóg országban, Argentínában gyártott és a belföldi piacon értékesített furfuraldehid és az Unióban uniós gyártók által gyártott és értékesített furfuraldehid ugyanazokkal a fizikai és kémiai jellemzőkkel rendelkeznek, és ugyanazok az alapvető felhasználási területeik. Ezért a Bizottság ezeket az alaprendelet 1. cikkének (4) bekezdése értelmében hasonló termékeknek tekinti.

C. A DÖMPING FOLYTATÓDÁSÁNAK VALÓSZÍNŰSÉGE

- (17) Az alaprendelet 11. cikke (2) bekezdésének megfelelően megvizsgálták, hogy a jelenlegi intézkedések hatályvesztése a dömping valószínű folytatódásához vagy megismétlődéséhez vezetne-e.

1. Általános észrevételek

- (18) Az eljárás megindításakor megkeresett 34 ismert kínai exportáló gyártó közül egyik sem működött együtt a vizsgálatban, és ezen vállalatok közül egyik sem nyújtott be információt. Ezért a dömping folytatódásának vagy megismétlődésének valószínűségére vonatkozó, alábbiakban ismertetett megállapításokat a rendelkezésre álló tényekre – különösen az együttműködő importőr/ipari felhasználó által benyújtott információkra, az Eurostat adataira, a hivatalos kínai exportstatisztikára és a felülvizsgálati kérelemben benyújtott információkra – kellett alapozni.

2. Analóg ország

- (19) Mivel Kína átalakulóban lévő gazdaság, az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdése a) pontjának rendelkezései értelmében a rendes értéket egy piacgazdasági berendezkedésű harmadik ország (a továbbiakban: analóg ország) ára vagy számtanilag képzett rendes értéke, vagy pedig az analóg országból más országokba (beleértve az Uniót is) történő kivitel esetén felszámított ár alapján kell megállapítani, illetve, ha ez nem lehetséges, bármilyen más elfogadható alapon megállapítható, ideértve a hasonló termékért az Unióban ténylegesen fizetett vagy fizetendő árat, és azt szükség esetén megfelelően módosítani kell úgy, hogy egy ésszerű haszonkulcsot is magában foglaljon.
- (20) Mint az eredeti vizsgálatban, az eljárás megindításáról szóló értesítésben is Argentína szerepelt a rendes érték megállapítása céljából javasolt analóg országgént. Az eljárás megindításáról szóló értesítés közzétételét követően a Bizottsághoz nem érkezett észrevétel a javasolt analóg országgal kapcsolatban.
- (21) Egy argentin furfuraldehid-gyártó a kérdőív kitöltésével együttműködött a vizsgálatban. A vizsgálat kiderítette, hogy Argentínában a furfuraldehid piaca versenypiac, amelyen a kereslet mintegy 90 %-át helyi termelésből, a többit pedig harmadik országokból történő behozattalal elégítik ki. Az argentin termelési volumen az érintett termékből aktív feldolgozásra az Unióba irányuló kínai kivitel volumenéhez viszonyítva annak több mint 70 %-át teszi ki. Az argentin piac így kellően reprezentatívnak minősül a Kínára vonatkozó rendes érték megállapításához.
- (22) Ezért – mint az eredeti vizsgálatban – a következtetés most is az, hogy Argentína az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének a) pontja szerint megfelelő analóg ország.

3. Dömpingelt behozatal a felülvizsgálati időszakban

3.1. Rendes érték

- (23) Az alaprendelet 2. cikke (7) bekezdésének a) pontja értelmében a rendes érték meghatározása az analóg

országban lévő együttműködő gyártótól kapott információk alapján történt, vagyis az argentin belföldi piacon független vevők által fizetett vagy fizetendő árak alapján, mivel ezekről az eladásokról megállapítást nyert, hogy a szokásos kereskedelmi feltételek között valósulnak meg.

- (24) Ennek eredményeként a rendes érték meghatározása az együttműködő gyártó által Argentínában, független vevőknek felszámított belföldi árak súlyozott átlagaként került sor.

- (25) Először azt ellenőrizték, hogy az alaprendelet 2. cikkének (2) bekezdése értelmében reprezentatív volt-e a hasonló termék független vevőknek történő belföldi összértékesítése, azaz elérte-e az Európai Unióba exportált érintett termék értékesített összmenyiségének legalább 5 %-át. Az argentin együttműködő gyártó belföldi értékesítései kellőképpen reprezentatívnak minősültek a felülvizsgálati időszak alatt.

- (26) A Bizottság ezt követően megvizsgálta, hogy a hasonló termék belföldi értékesítései az alaprendelet 2. cikkének (4) bekezdése szerint a rendes kereskedelmi forgalomban megvalósult értékesítésnek tekinthetők-e. Ezt úgy állapította meg, hogy az argentin piacon értékesített hasonló termék esetében meghatározta a felülvizsgálati időszak során független vevőknek értékesített nyereséges belföldi eladások arányát. Mivel a felülvizsgálati időszak során a hasonló termék összértékesítése nyereséges volt, a rendes érték megállapítása a belföldi összértékesítés súlyozott átlaga alapján történt.

3.2. Exportár

- (27) Mivel az Unióba exportáló kínai gyártók egyike sem működött együtt a vizsgálatban, az exportárak megállapítása a rendelkezésre álló tények alapján történt. A legalkalmasabb alapnak ehhez az együttműködő importőr által biztosított információk és az Eurostatnak az érintett termék Unióba történő behozatalára vonatkozó adatai bizonyultak. Annak ellenére, hogy e behozatal többségére aktív feldolgozásra irányuló megállapodás alapján került sor (a kínai furfuraldehid további feldolgozásra került furfurilalkohollá, exportra), semmi nem indokolta azt, hogy ne tekintsék ésszerű alapnak az exportárak meghatározásához.

3.3. Összehasonlítás

- (28) A rendes érték és az exportár közötti tisztességes összehasonlítás érdekében, és az alaprendelet 2. cikkének (10) bekezdésének megfelelően, kiigazítások formájában kellően figyelembe vették a szállítással és a biztosítással kapcsolatos – az árakat és az árak összehasonlíthatóságát befolyásoló – bizonyos különbségeket.

3.4. Dömpingkülönbözet

- (29) Az alaprendelet 2. cikke (11) bekezdésének megfelelően a dömpingkülönbözet megállapítása a súlyozott átlagos rendes érték és ugyanazon kereskedelmi szint súlyozott exportárai közötti összehasonlítás alapján történt. Ez az összehasonlítás jelentős dömping meglétét mutatta ki.

4. A behozatal alakulása az intézkedések esetleges hatályon kívül helyezése esetén

- (30) A dömping felülvizsgálati időszak során történő bekövetkeztek elemzése mellett azt is megvizsgálták, hogy az intézkedések esetleges hatályon kívül helyezése esetén mennyire valószínű a dömping folytatódása. Mínt hogy egyetlen kínai exportáló gyártó sem működött együtt a vizsgálatban, az alábbi következtetések az alaprendelet 18. cikkének megfelelően a rendelkezésre álló tényekre, vagyis az együttműködő importőr által benyújtott információkra, az Eurostat adataira, a hivatalos kínai exportstatisztikára és a felülvizsgálati kérelemre támaszkodnak.
- (31) E tekintetben a Bizottság a következő összetevőket elemezte: az aktív feldolgozási megállapodás keretében Kínából az Unióba érkező behozatal alakulása, a harmadik országokba irányuló kínai kivitel alakulása és a kínai gyártók szabad kapacitása.

4.1. A Kínából származó behozatal alakulása

- (32) A hivatalos kínai exportstatisztika szerint a figyelembe vett időszak alatt a világpiacra 117 %-kal nőtt az érintett termék Kínából származó összkivitele. Ezt a növekedést főként az Egyesült Államok és más harmadik országok piacai vették fel.
- (33) Az Eurostat és ellenőrzött behozatali adatok szerint az Unióba irányuló kivitellel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy a felülvizsgálati időszak alatt az érintett termék Kínából az Unióba irányuló összehozatalának 99,9 %-a aktív feldolgozásra, a fennmaradó 0,1 % pedig szabad forgalomba került. 2007-ben és 2008-ban szabad forgalomba hozatal céljából nem történt behozatal. Az adatok teljessége érdekében a szabad forgalomba hozatal céljából történt behozatalt a behozatal összvolumenében vették figyelembe, az érintett volumen elhanyagolható volta miatt azonban az érintett behozatal áralakulásának részletes elemzését azonban nem tekintették fontosnak.

- (34) A felülvizsgálati időszakban Kínából behozott és a szabad forgalomba kerülő volumen 2007-től a felülvizsgálati időszakig 67 %-kal csökkent, ami egybeesett a fogyasztásnak az alábbi (45) preambulumbekkezdésben megállapított, az Unió piacán bekövetkezett 24 %-os csökkenéssel. Az aktív feldolgozási megállapodás keretében

behozott kínai furfuraldehidet feldolgozták furfurilalkohollá, amelyet aztán exportáltak. Arról nem áll rendelkezésre információ, hogy a szabad forgalomba hozatal céljára történt behozatalt miként használták fel az Unióban, az azonban ésszerűen feltételezhető, hogy az intézkedések esetleges hatályon kívül helyezése esetén a jelenleg aktív feldolgozási megállapodás keretében behozott volumennek legalább egy részét szabad forgalomba hozatal céljából hoznák be vagy a feldolgozott végterméket (furfurilalkoholt) az Unió piacán értékesítenék.

- (35) A kínai kivitel ára a 2007-től a felülvizsgálati időszakig tartó időszakban eltérően alakult a különböző piacokon. Míg ebben az időszakban meredeken (11 %-kal) csökkent az Unióba irányuló kivitel ára, addig a többi exportpiacra körülbelül 10 %-os növekedés volt tapasztalható. Az azonban megjegyzendő, hogy a felülvizsgálati időszak alatt az Egyesült Államok piacán tapasztalt árak nagyjából ugyanazon a szinten mozogtak, mint az Unióban, míg a kínai exportstatisztika szerint a többi piacra irányuló kivitel tonnánkénti ára 19 %-kal magasabb volt. Mivel az érintett termék nagyon homogén, az ilyen árkülönbségeket csak a kínai exportőrök szándékos árképzési stratégiájával lehet magyarázni, akik magasabb árakat és nagyobb nyereséget érnek el azokon a piacokon, amelyeken kisebb verseny, például az Unió és az Egyesült Államok piacához képest, ahol alacsonyabb árakat alkalmaznak. Ha figyelembe vesszük, hogy a kínai összkivitel 46 %-a az Unióba és az Egyesült Államokba irányult, akkor arra a következtetésre jutunk, hogy a vámok hatályvesztése esetén ez az ármegkülönböztetés valószínűleg fennmaradna, hogy legalább az Unió piacán folytatódjon a dömping.

4.2. Az exportőrök szabad kapacitása

- (36) Mivel kevés nyilvános információ áll rendelkezésre a kínai furfuraldehid-ágazatról, a következő következtetések főként a felülvizsgálat iránti kérelemben foglalt információkon alapulnak.
- (37) A hatályvesztési felülvizsgálat iránti kérelem szerint a kínai furfuraldehid-gyártás 1999 óta egyenesen nő, és a termelési volumen 2009-ben 320 000 tonna körüli értéket ért el. A kínai kapacitáskihasználási rátát mintegy 94 %-osnak mondják, ami azt jelenti, hogy körülbelül évi 20 000 tonnás, vagyis az uniós össz fogyasztás körülbelül felének megfelelő kihasználatlan kapacitás áll rendelkezésre Kínában. Kínában jelenleg állítólag több mint 200, furfuraldehidet gyártó üzem működik, amelyek közül egyre több folytat exporttevékenységet.

- (38) A fentiek alapján az a következtetés vonható le, hogy amennyiben az intézkedéseket visszavonják, a Kína által exportált érintett termék várhatóan jelentős mennyiségben kerülne az Unió piacára az aktív feldolgozási megállapodás keretein kívül, és a dömping nagy valószínűséggel folytatódna.

5. A dömping folytatódásának valószínűségére vonatkozó következtetés

- (39) Figyelembe véve a Kínában rendelkezésre álló nagy termelési kapacitást, azt, hogy a kínai gyártók gyorsan növelni tudják exportra szánt termelési volumenüket, továbbá az érintett kivitel árképzését, ésszerű feltételezni, hogy az intézkedések visszavonásának eredményeként a Kínából az EU-ba irányuló kivitel az aktív feldolgozási megállapodáson kívül folytatódna.
- (40) Az aktív feldolgozási megállapodás keretében jelenleg alkalmazott exportárakat nem terheli dömpingellenes vám. Ezért úgy tekinthető, hogy ezek az árak azt is sejteni engedik, hogy milyenek lennének a jövőbeli árszintek, amennyiben az intézkedéseket visszavonnák. E tekintetben megállapítást nyert, hogy az aktív feldolgozási megállapodás keretében alkalmazott kínai exportárak dömpingelt árak, amelyek – miként az alábbi (69) preambulumbekezdésként szerepel – a felülvizsgálati időszakban 11 %-kal alákínáltak az uniós gyártók árának.
- (41) A fentiekben ismertetett megállapításokra tekintettel az a következtetés vonható le, hogy a Kínából származó export esetében továbbra is megvalósul a dömping gyakorlata, és valószínű, hogy a jelenlegi dömpingellenes intézkedések hatályvesztése esetén folytatódna az uniós piacra irányuló dömping.

D. AZ UNIÓS GAZDASÁGI ÁGAZAT MEGHATÁROZÁSA

- (42) Az uniós gazdasági ágazatot két vállalat alkotja: a Lenzing AG (Ausztria) és a Tanin Sevnica kemična industrija d.d. (Szlovénia), amelyek a felülvizsgálati időszak alatt együtt az érintett termék uniós termelésének 100 %-át adták. Mindkét vállalat válaszolt a kérdőívekre, és teljes mértékben együttműködött a vizsgálatban. Ezek alapján az alaprendelet 4. cikkének (1) bekezdése és 5. cikkének (4) bekezdése értelmében e két uniós gyártó alkotja az uniós gazdasági ágazatot. Titoktartási okokból az uniós gazdasági ágazat teljesítményére vonatkozó adatok csak index formájában szerepelnek.
- (43) Az eredeti vizsgálathoz képest az uniós gazdasági ágazat jelentősen megváltozott: a Furfural Español S.A., jelenleg Nutrafur, spanyol gyártó, amely az eredeti panaszt 1994-ben benyújtotta, 2008 októberében beszüntette a termelést. A Nutrafur – amely a jelenlegi felülvizsgálati kérelmet támogatja – ebben az eljárásban nem működött együtt. A Nutrafur azonban még mindig aktív piaci szereplő: kereskedőként korábbi uniós versenytársaitól szerzi be az érintett terméket. A Nutrafur – kérelemben szereplő – 2007-es és 2008-as termelési adatait beleszámították az uniós piac felhasználásába.

E. AZ UNIÓS PIAC HELYZETE

1. Felhasználás az uniós piacon

- (44) Az uniós furfuraldehid-felhasználást az uniós gazdasági ágazat által az uniós piacon értékesített mennyiségek (a Nutrafur forgalmát is beleértve, amíg előállított furfuraldehidet), plusz az aktív feldolgozási megállapodás keretében Kínából behozott mennyiségek, valamint az egyéb harmadik országokból szabad forgalomba hozatal céljából behozott mennyiségek alapján állapították meg az importőr International Furan Chemicals BV (a továbbiakban: IFC) és az Eurostat ellenőrzött adatai alapján.

Mivel az Eurostat titoktartási okokból nem teszi közzé a teljes információt, az Eurostat adatait csak a – Kína és a Dominikai Köztársaság kivételével – egyéb harmadik országokból behozott mennyiségek esetében használták fel, mivel az említett források esetében az IFC a furfuraldehid kizárólagos importőre.

- (45) Ennek alapján a figyelembe vett időszakban az uniós felhasználás a 2007. évi 48 534 tonnáról a felülvizsgálati időszak alatt 36 725 tonnára, azaz 24 %-kal csökkent.

1. táblázat – Uniós felhasználás

Év	2007	2008	2009	Felülvizsgálati időszak
Tonna	48 534	45 738	38 175	36 725
Index (2007 = 100)	100	94	79	76
Éves változás		– 6	– 15	– 3

Forrás: a kérdőívre az uniós gazdasági ágazat és az IFC által adott, ellenőrzött válaszok, valamint a felülvizsgálati kérelemben szereplő adatok és az Eurostat adatai.

2. A Kínából érkező behozatal

2.1. Mennyiség, piaci részesedés és árak

- (46) A kínai exportstatisztika szerint a felülvizsgálati időszak alatt Kínából csupán jelentéktelen mennyiséget (2,5 tonnát) hoztak be szabad forgalomba hozatal céljából, a kínai behozatal többségére pedig aktív feldolgozási megállapodás keretében került sor. Az aktív feldolgozási megállapodás keretében Kínából behozott mennyiség a 2007. évi 8 264 tonnáról a felülvizsgálati időszak alatt 2 749 tonnára, azaz 67 %-kal csökkent. Az aktív feldolgozási megállapodás keretében érkező kínai behozatal mennyisége 2008-ban érte el a legnagyobb értéket körülbelül 10 ezer tonnával, amely a következő években azonban csökkent. A figyelembe vett időszakban az aktív feldolgozási megállapodás keretében történő kínai behozatal piaci részaránya 17 %-ról 8 %-ra, azaz 9 %-kal csökkent.
- (47) Az aktív feldolgozási megállapodás keretében Kína által alkalmazott ár a 2007. évi 774 EUR-ról a felülvizsgálati időszak alatt 685 EUR-ra, azaz 12 %-kal csökkent.

2. táblázat – Behozatal Kínából

Év	2007	2008	2009	Felülvizsgálati időszak
Tonna	8 264	10 002	5 159	2 749
Index (2007 = 100)	100	121	62	33
Éves változás		21	– 59	– 29
Piaci részesedés	17 %	22 %	14 %	7 %
Ár, EUR/tonna	774	1 014	690	685
Index (2007 = 100)	100	131	89	88

Forrás: a kérdőívre az IFC által adott, ellenőrzött válasz.

3. Egyéb harmadik országok importmennyiségei és importárai

- (48) Meg kell jegyezni, hogy – csakúgy mint az eredeti vizsgálatban – a Dominikai Köztársaságból érkező behozatalt teljes mértékben egy anyavállalat által európai leányvállalata számára furfurilalkohol gyártása céljából történő szállításai jelentették. Ily módon az ezekben az ügyletekben használt árak kapcsolt vállalatok közötti transzferárak, amelyek nem tükrözik a valós piaci árakat. Az Eurostat szerint az Unióból Kínán kívül egyéb harmadik országokból behozott furfuraldehid volumenei – átlagáraikkal együtt – a következőképpen alakultak:

3. táblázat – Az Unióból a Dominikai Köztársaságból érkező behozatal

Év	2007	2008	2009	Felülvizsgálati időszak
Tonna	32 003	27 662	24 996	25 959
Index (2007 = 100)	100	86	78	81
Éves változás		- 14	- 8	3
Piaci részesedés	66 %	60 %	65 %	71 %
Ár, EUR/tonna	809	982	582	670
Index (2007 = 100)	100	121	72	83

4. táblázat – Az Unióból egyéb harmadik országokból érkező behozatal

Év	2007	2008	2009	Felülvizsgálati időszak
Tonna	1 687	1 583	1 226	1 158
Index (2007 = 100)	100	94	73	69
Éves változás		- 6	- 21	- 4
Piaci részesedés	3 %	3 %	3 %	3 %
Ár, EUR/tonna	800	997	632	621
Index (2007 = 100)	100	125	79	78

- (49) A figyelembe vett időszakban a furfuraldehid Dominikai Köztársaságból, valamint valamennyi egyéb harmadik országból történő behozatalának volumene jelentősen – 19 %-kal, illetve 31 %-kal – csökkent. A Dominikai Köztársaságból származó behozatal volumenének csökkenése ellenére piaci részesedése 66 %-ról 71 %-ra emelkedett. Ezt a behozatalt azonban teljes mértékben felhasználták a dominikai köztársaságbeli gyártó európai leányvállalatának furfurilalkohol-gyártásához. Ezért az ezekben az ügyletekben használt árak kapcsolt vállalatok közötti transzferárak, amelyek nem biztos, hogy tükrözik a valós piaci árakat.

3.1. A Kínából egyéb harmadik országba irányuló kivitel volumenei és árai

- (50) A figyelembe vett időszak alatt a kivitel volumene 105 %-kal nőtt (ami a felülvizsgálati időszakban az EU összforgalmának körülbelül 9 %-ának felelt meg). Megjegyzendő,

hogy a felülvizsgálati időszak alatt az uniós gazdasági ágazat az egyéb harmadik országokba alacsony áron exportált. Ezt az egyéb harmadik országokban alacsony áron nagy mennyiségben értékesített kínai furfuraldehid által támasztott versennyel lehet magyarázni.

5. táblázat – Az uniós gazdasági ágazat által egyéb harmadik országba exportált kivitel volumenei és árai

Év	2007	2008	2009	Felülvizsgálati időszak
Mennyiségek – Index (2007 = 100)	100	136	211	205
Éves változás		36	75	- 6
Árak – Index (2007 = 100)	100	114	88	82
Éves változás		14	- 26	- 6

4. Az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzete

- (51) Az uniós gazdasági ágazat, azaz a két vállalat – a Lenzing és a Tanin – gazdasági helyzetének elemzése az alábbiakban olvasható.

4.1. Termelés

- (52) A figyelembe vett időszakban az uniós gazdasági ágazatnak az érintett termékből elért össztermelése 14 %-kal nőtt.

6. táblázat – Uniós termelés

Év	2007	2008	2009	Felülvizsgálati időszak
Index (2007 = 100)	100	109	114	114
Éves változás		9	5	0

Forrás: a kérdőívre az uniós gyártók által adott, ellenőrzött válaszok.

4.2. Gyártókapacitás és kapacitáskihasználtság

- (53) A figyelembe vett időszak alatt az uniós gazdasági ágazat gyártókapacitása nem változott. Az uniós gazdasági ágazat kapacitáskihasználtsága 12 százalékponttal 85 %-ról 97 %-ra nőtt, ami azt jelenti, hogy a termelés szinte teljes kapacitáson folyt.

7. táblázat – Az Unió kapacitása

Év	2007	2008	2009	Felülvizsgálati időszak
Index (2007 = 100)	100	100	100	100
Kapacitáskihasználtság	85 %	92 %	96 %	97 %

Forrás: a kérdőívre az uniós gyártók által adott, ellenőrzött válaszok.

4.3. Készletszint

- (54) Az alábbi táblázat azt mutatja, hogy az uniós gazdasági ágazat készletei 26 %-kal nőttek a figyelembe vett időszak során. A készletek növekedése 2007 és 2008 között volt különösen jelentős, amikor a készletek 193 %-kal nőttek.

8. táblázat – Készletek

Év	2007	2008	2009	Felülvizsgálati időszak
Index (2007 = 100)	100	293	165	126
Éves változás		193	– 128	– 40

Forrás: a kérdőívre az uniós gyártók által adott, ellenőrzött válaszok.

4.4. Az értékesítések volumene és a piaci részesedés

- (55) A felülvizsgálati időszak alatt 13 %-kal nőtt az uniós gazdasági ágazat uniós piacon független vevőknek történő értékesítése. A forgalomnövekedés következtében az uniós gazdasági ágazat piaci részesedése 5 százalékponttal nőtt a figyelembe vett időszak alatt.

9. táblázat – Értékesítési volumen és uniós piaci részesedés

Év	2007	2008	2009	Felülvizsgálati időszak
Index (2007 = 100)	100	100	112	113
Piaci részesedés intervallumokban megadva	10–20 %	10–20 %	14–24 %	15–25 %

Forrás: a kérdőívre az uniós gyártók által adott, ellenőrzött válaszok.

4.5. Átlagos eladási árak

- (56) A figyelembe vett időszakban az uniós piacon az uniós gazdasági ágazat által felszámított átlagos eladási árak 1 %-kal emelkedtek. 2008-ban az átlagos eladási ár 11 %-os növekedéssel elérte legmagasabb értékét, majd a következő évben gyors csökkenést mutatott. Az eladási árak enyhe csökkenésének megítéléséhez az egységnyi előállítási költség 5 %-os növekedését is figyelembe kell venni, amelyet az uniós gazdasági ágazat nem tudott elszámolni.

10. táblázat – Átlagos eladási árak az EU-ban

Év	2007	2008	2009	Felülvizsgálati időszak
Index (2007 = 100)	100	111	98	99
Éves változás		11	– 13	1

Forrás: a kérdőívre az uniós gyártók által adott, ellenőrzött válaszok.

4.6. Átlagos termelési költség

- (57) A figyelembe vett időszak alatt 5 %-kal nőtt az átlagos termelési költség, elsősorban a foglalkoztatás növekedése miatt, aminek következtében emelkedett a munkaerő összköltsége.

11. táblázat – Átlagos termelési költség

Év	2007	2008	2009	Felülvizsgálati időszak
Index (2007 = 100)	100	105	105	105
Éves változás		5	0	0

Forrás: a kérdőívre az uniós gyártók által adott, ellenőrzött válaszok.

4.7. Nyereségesség és cash flow

- (58) A figyelembe vett időszak alatt – az 56 %-os visszaesést mutató pénzforgalommal együtt – jelentősen csökkent az uniós gazdasági ágazat nyeresége. Ez mind a termelés, mind a forgalom növekedése ellenére az eladási árakra nehezedő nyomásnak tudható be.

12. táblázat – Jövedelmezőség és pénzforgalom

Év	2007	2008	2009	Felülvizsgálati időszak
Nyereségesség – Index (2007 = 100)	100	175	– 7	– 4
Éves változás		75	– 182	3
Pénzforgalom – Index (2007 = 100)	100	144	49	44
Éves változás		44	– 95	– 5

Forrás: a kérdőívre az uniós gyártók által adott, ellenőrzött válaszok.

4.8. Beruházások, a beruházások megtérülése és tőkebevonási képesség

- (59) A beruházások 2007 és a felülvizsgálati időszak között 95 %-kal estek vissza. A beruházások megtérülése, mely az érintett termékhez kapcsolódó nyereségeknek/vesztéseknek a beruházások nettó könyv szerinti értékéhez viszonyított arányaként fejezhető ki, – a beruházások tendenciáját követve – jelentősen csökkent a figyelembe vett időszak alatt. A jövedelmezőség és a pénzforgalom visszaesésének eredményeként a figyelembe vett időszak folyamán jelentősen romlott a kérelmező tőkebevonási képessége. Ezt a romlást világosan láthatjuk a kérelmező beruházásaiban is, amelyek 95 %-kal csökkentek a figyelembe vett időszakban.

13. táblázat – Beruházások és a beruházások megtérülése

Év	2007	2008	2009	Felülvizsgálati időszak
Beruházási index (2007 = 100)	100	61	2	5
Éves változás		– 39	– 59	3
Beruházások megtérülése index (2007 = 100)	100	196	– 7	– 4
Éves változás		96	– 203	3

Forrás: a kérdőívre az uniós gyártók által adott, ellenőrzött válaszok.

4.9. Foglalkoztatás és termelékenység

- (60) Az uniós gazdasági ágazat foglalkoztatási szintje 8 %-kal nőtt a figyelembe vett időszakban. A termelékenység – az egy alkalmazottra jutó, tonnában kifejezett termelésként mérve – 6 %-kal nőtt. A teljes munkaerőköltség azonban 16 %-kal nőtt a figyelembe vett időszakban.

14. táblázat – Foglalkoztatás és termelékenység

Év	2007	2008	2009	Felülvizsgálati időszak
Foglalkoztatás – Index	100	109	109	108
Termelékenység (tonna/alkalmazott) – Index	100	100	105	106
Munkaerőköltség – Index	100	114	115	116

Forrás: a kérdőívre az uniós gyártók által adott, ellenőrzött válaszok.

4.10. A dömpingkülönbség nagysága

- (61) Tekintettel a Kínából származó dömpingelt behozatal volumenére, piaci részesedésére és árára, a tényleges dömpingkülönbségnek az uniós gazdasági ágazatra gyakorolt hatása nem tekinthető elhanyagolhatónak.

4.11. A dömping hatásaiból való felépülés

- (62) A fent említett mutatók többségének pozitív alakulása arra utal, hogy a figyelembe vett időszakban az uniós gazdasági ágazat pénzügyileg részben felépült a Kínából származó dömpingelt behozatal káros hatásaiból.

4.12. Növekedés

- (63) Míg a figyelembe vett időszakban az uniós felhasználás 24 %-kal csökkent, az uniós gazdasági ágazat termelése, értékesítési volumene és piaci részesedése ugyanebben az időszakban nőtt. Ugyanakkor a Kínából származó behozatal volumene és piaci részesedése csökkent. Az uniós gazdasági ágazatnak azonban csak bizonyos mértékig szolgáltak előnyére az intézkedések, mivel a kínai behozatal által az eladási árakra gyakorolt nyomás miatt sem nyereséget nem tudott elérni, sem a célként kitűzött nyereséget nem tudta teljesíteni.

5. Az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzetére vonatkozó következtetés

- (64) A Dominikai Köztársaságból származó furfuraldehyd nem áll rendelkezésre a szabad uniós piacon. Ezért nem volt arra utaló jel, hogy ez a behozatal hozzájárult volna az uniós gazdasági ágazat bizonytalan helyzetéhez. Ami az egyéb harmadik országokból származó behozatalt illeti, volumenük lényegesen, olyan szintre csökkent, hogy hatásuk még akkor sem tekinthető jelentősnek, ha erre a behozatalra nagyon alacsony áron került sor.

- (65) A Kína elleni intézkedések kedvező hatást gyakoroltak az uniós gazdasági ágazat gazdasági helyzetére, mivel a kármutatók többsége pozitív változást jelzett: a termelés, az értékesítési volumen és az értékesítés összértéke egyaránt nőtt. Az uniós gazdasági ágazat a felhasználás csökkenése ellenére növelni tudta piaci részesedését. A nyereségesség azonban lényegesen romlott a felülvizsgálati időszakban. Az uniós gazdasági ágazat nem volt olyan helyzetben, hogy el tudja érni a célul kitűzött nyereséget, amelyet az eredeti vizsgálat idején 5 %-ban állapítottak meg, hogy biztosítsa az ágazat fejlődését. Ez alapján az a következtetés vonható le, hogy a 3. cikk (5) bekezdése szerint jelentős kár érte az uniós gazdasági ágazatot, amelynek pénzügyi helyzete továbbra is sérülékeny.

F. A KÁR MEGISMÉTLŐDÉSÉNEK VALÓSZÍNŰSÉGE

- (66) A fenti (39) és (40) preambulumbekkezdésben megállapítást nyert, hogy az intézkedések hatályvesztése valószínűleg a Kínából az Unióba irányuló dömpingelt export jelentős növekedéséhez vezetne.
- (67) Mint a fentiekben már szerepelt, a kínai gyártóknak módjukban áll nagy volumenű kivitel átírányítani az Unió piacára, amennyiben az intézkedéseket hatályon kívül helyezik. A felülvizsgálati kérelem szerint a kínai gyártókapacitás 2009-ben már 320 000 tonna volt, a szabad kapacitás pedig legalább 20 000 tonna. Ezenkívül úgy tűnik, hogy az egyéb exportpiacok, mint például Japán, Thaiföld és az USA nem tudták felvenni a szabad kapacitást, amelyet ezért nagy valószínűséggel az Unió piacára fognak irányítani.
- (68) Az árak tekintetében a kínai exportstatisztika azt mutatja, hogy az érintett termék USA-ba irányuló kivitele keretében alkalmazott ár hasonló volt az EU-ba aktív feldolgozási megállapodás keretében irányuló kivitel árához. A Kína által egyéb exportpiacokon alkalmazott árak magasabbak voltak.
- (69) Figyelembe véve azonban, hogy a kínai árak 11 %-kal alacsonyabbak az uniós gazdasági ágazat árainak, az intézkedések hatályvesztése esetén valószínű, hogy a kínai exportőrök folytatnák gyakorlatukat, hogy visszaszerzék elvesztett piaci részesedésüket. E magatartás, valamint azon képesség, hogy az érintett terméket jelentős mennyiségben tudják szállítani az Unió piacára, együttesen igen negatív hatást gyakorolna az uniós gazdasági ágazatra és különösen annak nyereségességére.
- (70) A fentiek alapján a következtetés az, hogy az intézkedések hatályon kívül helyezése minden valószínűség szerint a Kínából származó dömpingelt behozatalból következő kár megismétlődéséhez vezetne.

G. AZ UNIÓS ÉRDEK

1. Előzetes megjegyzés

- (71) Az alaprendelet 21. cikkének megfelelően a Bizottság megvizsgálta, hogy a meglévő dömpingellenes intézkedések fenntartása ellentétes lenne-e az Unió egészének érdekével.

- (72) Az uniós érdek meghatározása a különböző érintett felek, vagyis az uniós gazdasági ágazat, az importőrök/kereskedők, valamint az érintett termék felhasználói és szállítói érdekeinek figyelembevételével történt.
- (73) Az előző vizsgálatok során úgy ítélték meg, hogy az intézkedések elfogadása nem ellentétes az Unió érdekével. A jelen vizsgálat emellett hatályvesztési felülvizsgálat, így olyan helyzetet elemez, amelyben dömpingellenes intézkedések vannak hatályban.
- (74) Ennek alapján a Bizottság megvizsgálta, hogy – a dömping folytatódásának és a kár megismétlődésének valószínűségére vonatkozó következtetés ellenére – léteznek-e olyan kényszerítő okok, amelyek arra engednének következtetni, hogy az Uniónak ebben a konkrét esetben nem áll érdekében fenntartani az intézkedéseket.

2. Az uniós gazdasági ágazat érdeke

- (75) Az uniós gazdasági ágazat életképes ágazatnak bizonyult, amely képes arra, hogy alkalmazkodjon a változó piaci feltételekhez. Ezt különösen a termelés és az értékesítés kedvező irányú fejlődése erősítette meg, a csökkenő uniós fogyasztással összevetve. Az eladási árakra nehezedő hatalmas nyomás miatt azonban a nyereségesség nem tudott ugyanilyen pozitív tendenciát követni.
- (76) A Kínában a furfuraldehid gyártására rendelkezésre álló szabad kapacitást, valamint azt a tényt figyelembe véve, hogy az egyéb exportpiacok (mint például Japán, Thaiföld és az USA) ezt a szabad kapacitást nem tudják felvenni, az intézkedések hatályvesztése esetén a kínai exportőrök nagy valószínűséggel az EU piacára irányuló dömpingelt kivitel gyakorlatának folytatásával igyekeznének visszaszerezni elvesztett piaci részesedésüket.
- (77) Ezért a dömpingellenes intézkedések folytatódása nélkül az uniós gazdasági ágazat helyzete az alacsony áron dömpingelt kínai kivitel miatt minden valószínűség szerint súlyosan romlani fog, mint ahogy azt a (65)–(68) preambulumbekzdés kifejti.

3. Az importőrök érdeke

- (78) Csak egy uniós importőr működött együtt az eljárásban. A hollandiai székhelyű IFC, amely egy dominikai köztársaságbeli furfuraldehid-gyártó tulajdonában van, az egyetlen aktív furfuraldehid-importőr az EU-ban, míg néhány egyéb vállalat csupán alkalmanként importálja az érintett terméket. Az IFC jelentős szereplő az Unió furfuraldehid- (és furfurilalkohol-) piacán, mivel az Unió fogyasztásának körülbelül 80 %-át képviseli. Az IFC a Dominikai Köztársaságból, aktív feldolgozási megállapodás keretében Kínából, valamint egyéb harmadik országokból importál. Emellett az IFC az Unió gazdasági ágazatának legfontosabb vevője is, amely az összes forgalom körülbelül 32 %-át vásárolja meg. A megvásárolt furfuraldehidet azután az IFC kapcsolt vállalata, a belgiumi Geelben működő TFC dolgozza fel furfurilalkohollá.

- (79) Ez az importőr aránylag semleges az eljárással szemben, mivel egyrészt szeretne korlátozások és az aktív feldolgozási megállapodás keretében érvényes vámkötelezettségek teljesítésének terhe nélkül hozzájutni a kínai furfuraldehidhez, másrészt szeretné, ha az uniós gazdasági ágazat fennmaradna, hogy rövid határidővel be tudja szerezni az érintett terméket. Ezenkívül az intézkedések fenntartása kiküszöböli a versenyt az érintett terméket gyártó, a Dominikai Köztársaságban lévő anyavállalatától történő behozatal tekintetében, és mind a furfuraldehid, mind a furfurilalkohol tekintetében megerősíti a csoport helyzetét a megfelelő uniós piacon (az aktív feldolgozási megállapodást is beleértve).

4. A felhasználók érdekei

- (80) A Bizottság a furfuraldehid huszónhét ipari felhasználójának küldött ki kérdőívet. Csak három felhasználó működött együtt az eljárásban, ők azonban nem Kínában szerezték be a furfuraldehidet, hanem közvetlenül az uniós gazdasági ágazattól vásárolták. E felhasználók számára a furfuraldehid jelentősége a tevékenységi körük – olajfinomítás vagy kenőolajgyártás – szempontjából elhanyagolható. Ezért nem érzik úgy, hogy a dömpingellenes intézkedések különösebben érintenék őket.

5. Az uniós érdekre vonatkozó következtetés

- (81) A fentieket figyelembe véve azt a következtetést lehet levonni, hogy semmilyen nyomós ok nem szól a jelenlegi dömpingellenes intézkedések fenntartása ellen.

H. DÖMPINGELLENES INTÉZKEDÉSEK

- (82) Minden fél tájékoztatást kapott azokról a lényeges tényekről és szempontokról, amelyek alapján a Bizottság a hatályos intézkedések fenntartását javasolja. A felek lehetőséget kaptak továbbá arra, hogy e tájékoztatást követően adott határidőn belül előadhassák észrevételeiket. Elemezték az ügyre vonatkozóan beadott észrevételeket, de ezek nem változtattak azokon az alapvető tényeken és szempontokon, amelyek alapján a jelenlegi dömpingellenes intézkedések fenntartásáról szóló határozat született.
- (83) A fentiekből az következik, hogy – az alaprendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerint – a 639/2005/EK rendelettel a Kínából származó furfuraldehid behozatalára megállapított dömpingellenes intézkedéseket fenn kell tartani. Ezek az intézkedések egy mértékvámot jelentenek.
- (84) Figyelembe véve azonban, hogy ezt a mértékvámot az 1995-ben lefolytatott eredeti vizsgálat megállapítása alapján vetették ki és soha nem vizsgálták felül, helyénvaló megvizsgálni, hogy a vám mértéke még mindig ésszerű-e. Ezzel összefüggésben a Bizottság úgy határozott, hogy az alaprendelet 11. cikkének (3) bekezdése szerint hivatalból időközi felülvizsgálatot indít e rendelet közzétételének napján,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

(1) A Tanács a Kínai Népköztársaságból származó, a jelenleg a 2932 12 00 KN-kód alá besorolt 2-furaldehid (más néven furfuraldehid vagy furfurol) behozatalára végleges dömping-ellenes vámot vet ki.

(2) Az alkalmazandó vám összege 352 EUR tonnánként.

(3) Azokban az esetekben, amikor az áruk szabad forgalomba bocsátásuk előtt megsérülnek, és így a vámérték megállapításához a ténylegesen kifizetett vagy kifizetendő árat a Közösségi Vámkódex létrehozásáról szóló 2913/92/EGK tanácsi

rendelet végrehajtására vonatkozó rendelkezések megállapításáról szóló, 1993. július 2-i 2454/93/EGK bizottsági rendelet ⁽¹⁾ 145. cikke szerint kiigazítják, a dömpingellenes vámnak a fenti (2) bekezdés alapján kiszámított összegét a ténylegesen kifizetett vagy kifizetendő ár kiigazításához használt százalékkal csökkentik.

(4) Eltérő rendelkezés hiányában a vámokra vonatkozó hatályos rendelkezéseket kell alkalmazni.

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2011. május 4-én.

a Tanács részéről
az elnök
MARTONYI J.

⁽¹⁾ HL L 253., 1993.10.11., 1. o.

A BIZOTTSÁG 454/2011/EU RENDELETE**(2011. május 5.)****a transzeurópai vasúti rendszer személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽¹⁾ és különösen annak 6. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

(1) A 2008/57/EK irányelv 2. cikkének e) pontja szerint a vasúti rendszer strukturális és funkcionális alrendszerekre oszlik. Az átjárhatósági műszaki előírást (ÁME) mindkét alrendszerre ki kell terjeszteni.

(2) A Bizottság 2007. február 9-i C(2006) 124 végleges határozatával felhatalmazást adott az Európai Vasúti Ügynökségnek (a továbbiakban: az Ügynökség) a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽²⁾ szerinti átjárhatósági műszaki előírások (ÁME-k) kidolgozására. A felhatalmazás értelmében az Ügynökséget felkérték a személyszállítás telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME tervezetének elkészítésére. Az Ügynökség 2010. május 31-én tette közzé ajánlását. Az ajánlást a Bizottság megbízása alapján kiegészítő ajánlásnak kell kiegészítenie a belföldi utakkal kapcsolatos viteldíjakra, jegyértékesítésre és foglalásra vonatkozóan. Az ajánlás elkészítése során az ügynökségnek figyelembe kell vennie az innovatív jegyértékesítés és az intermodalitás terén végzett nemzeti és technikai fejlesztéseket.

(3) Az átjárhatósági műszaki előírások (ÁME-k) a 2008/57/EK irányelvnek megfelelően elfogadott előírások. A mellékletben található ÁME kiterjed a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásával kapcsolatos alrendszerre az alapvető követelmények teljesítése és a vasúti rendszer átjárhatóságának biztosítása érdekében.

(4) Fontos a különböző infrastruktúra-működtetők és a vasúttársaságok információs és kommunikációs rendszereinek hatékony összekapcsolódása, különösen a naprakész információk és jegyvásárlási szolgáltatások utasoknak történő biztosítása érdekében.

(5) Az ÁME célja, hogy meghatározza a különböző szereplők közötti eljárásokat és kapcsolódási pontokat azért, hogy az utasoknak a széles körben rendelkezésre álló technológiák felhasználásával információkat lehessen nyújtani, valamint jegyeket lehessen kiállítani. A következő témakörökkel kapcsolatos információcserét kell magában foglalnia: az utasok utazás előtti és utazás alatti tájékoztatására szolgáló rendszerek, jegyfoglalási és fizetési rendszerek, poggyászkezelés, jegypénztárakon, jegyárusító automatákon, telefonon, interneten, bármely más széles körben elérhető információs technológiai eszközön keresztül vagy a vonatok fedélzetén történő jegykibocsátás, valamint a vonatok és más utazási formák közötti csatlakozások kezelése.

(6) Az utasoknak nyújtott információkat a hagyományos és nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerben a mozgáskorlátozott személyekkel kapcsolatos kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásairól szóló, 2007. december 21-i 2008/164/EK ⁽³⁾ bizottsági határozatnak megfelelően kell elérhetővé tenni.

(7) Ezen ÁME rendelkezései nem érintik a tagállamok által a 1371/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽⁴⁾ 2. cikke szerint meghozott döntéseket.

(8) Részletes előírások szükségesek a rendelet alkalmazhatóságának biztosításához. Ezek az előírások meghatározzák a közös szerkezeti elemeken és az érintett szereplők információs és kommunikációs rendszereinek összekapcsolódásán alapuló adatcsererendszert. Emellett szükség van az e rendszerrel kapcsolatos fejlesztési, telepítési és működtetési tevékenységek irányításának a leírására, valamint fejlesztési és telepítési főtervre is. Ezeket a benyújtandó anyagokat a végrehajtás kezdeti fázisában kell elkészíteni. Az ÁME-t ezért egy későbbi szakaszban módosítani kell a benyújtandó anyagok (részletes előírások, irányítás és főterv) figyelembevétele érdekében.

⁽¹⁾ HL L 191., 2008.7.18., 1. o.

⁽²⁾ HL L 110., 2001.4.20., 1. o.

⁽³⁾ HL L 64., 2008.3.7., 72. o.

⁽⁴⁾ HL L 315., 2007.12.30., 14. o.

- (9) Az e rendeletben említett, az Ügynökség által közzétett műszaki dokumentációk a 2008/57/EK irányelv 5. cikkének (8) bekezdésével összhangban az ÁME mellékletének tekintendők, és az ÁME alkalmazásával egy időben kötelezővé válnak.
- (10) Az ebben a rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a 2008/57/EK irányelv 29. cikke (1) bekezdése szerint létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

- (1) A 2008/57/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében említett, a transzeurópai vasúti rendszer telematikai alkalmazások alrendszerének személyszállítási szolgáltatások alkalmazásai elemére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírás (a továbbiakban: ÁME) meghatározása az I. mellékletben található.
- (2) Az ÁME a 2008/57/EK irányelv II. mellékletének 2.5. szakaszában meghatározott módon vonatkozik a telematikai alkalmazások alrendszer személyszállítási szolgáltatások alkalmazásai elemére.
- (3) Harmadik országokba irányuló vagy onnan üzemeltetett vasúti személyszállítási szolgáltatások esetében az ezen ÁME követelményeinek való megfelelés az EU-n kívüli gazdasági szereplőktől származó információk rendelkezésre állásától függ, kivéve, ha kétoldalú megállapodások nem gondoskodnak az ÁME-vel összeegyeztethető információcseréről.

2. cikk

Ezen ÁME végrehajtása három fázisban történik:

- az első fázisban kidolgozásra kerülnek a részletes informatikai előírások, az irányítás és a főterv (első fázis),
- a második fázis az adatcsererendszer kifejlesztésével foglalkozik (második fázis), és
- az utolsó fázisban történik az adatcsererendszer telepítése (harmadik fázis).

3. cikk

- (1) Az Európai Vasúti Ügynökség közzéteszi a honlapján és folyamatosan frissíti a III. mellékletben felsorolt műszaki dokumentációkat. Ezenfelül a műszaki dokumentációkra vonatkozó

változáskezelési eljárást hajt végre az I. melléklet 7.5.2. szakaszában meghatározott módon. Az e dokumentációkkal kapcsolatos előrelépéseket jelenti a Bizottságnak. A Bizottság a 2008/57/EK irányelv 29. cikke szerint létrehozott bizottságon keresztül tájékoztatja a tagállamokat.

- (2) Az Európai Vasúti Ügynökség a honlapján közzéteszi és folyamatosan frissíti az I. melléklet 4.2.19. szakaszában említett referenciadokumentumokat. Ilyen fájlok esetében változáskezelési eljárást végez el. Az e dokumentációkkal kapcsolatos előrelépéseket jelenti a Bizottságnak. A Bizottság a 2008/57/EK irányelv 29. cikke szerint létrehozott bizottságon keresztül tájékoztatja a tagállamokat.

- (3) Az Európai Vasúti Ügynökség 2012. március 31-ig közzéteszi az e rendelet II. mellékletében felsorolt nyitott kérdésekkel kapcsolatos ajánlásait.

4. cikk

A vasúttársaságok, az pályahálózat-működtetők, az állomásüzemeltetők, a menetjegy-értékesítők és az Ügynökség az I. melléklet 7.2. szakaszában meghatározott módon, működési és műszaki információk biztosításával támogatja az első fázisban szereplő tevékenységeket.

5. cikk

A vasúti ágazatban a 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁾ 3. cikke (2) bekezdésében meghatározott, európai szinten működő képviseleti szervezetek, valamint a menetjegy-értékesítők és az utasok képviselői az I. melléklet 7. szakaszának megfelelően kidolgozzák a részletes informatikai előírásokat, az irányítást és a főtervet, és e rendeletnek az Európai Unió Hivatalos Lapjában történő kihirdetésétől számított egy éven belül benyújtják azokat a Bizottságnak.

6. cikk

A tagállamok biztosítják, hogy a vasúttársaságok, az infrastruktúra-működtetők, az állomásüzemeltetők és a menetjegy-értékesítők tájékoztatást kapnak e rendeletről.

7. cikk

Ezt a rendeletet az I. melléklet 7.2. szakaszában leírtak szerint, az első fázis figyelembevételével kell módosítani.

⁽¹⁾ HL L 164., 2004.4.30., 1. o.

8. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2011. május 5-én.

a Bizottság részéről

az elnök

José Manuel BARROSO

I. MELLÉKLET

1. BEVEZETÉS

1.1. **Műszaki hatály**

Ez az átjárhatósági műszaki előírás (a továbbiakban: ÁME) a 2008/57/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében említett, a transzeurópai vasúti rendszer telematikai alkalmazások alrendszerének személyszállítási szolgáltatások alkalmazásai elemét érinti. Megtalálható a 2008/57/EK irányelv II. mellékletének a funkcionális területeket felsoroló részében.

1.2. **Területi hatály**

Ezen ÁME területi hatálya a 2008/57/EK irányelv 2. cikkének a) pontjában leírt transzeurópai vasúti rendszer.

1.3. **Az ÁME tartalma**

Ezen ÁME tartalma összhangban van a 2008/57/EK irányelv 5. cikkével.

Ezen ÁME 4. szakasza tartalmazza a műszaki és területi hatályra vonatkozó üzemeltetési és karbantartási szabályokat.

2. AZ ALRENDSZER/HATÁLY MEGHATÁROZÁSA

2.1. **Alrendszer**

Ezen ÁME hatálya alá tartozik:

- a) a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai funkcionális alrendszer;
- b) a karbantartási alrendszernek a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaival kapcsolatos része (például adatbázisok, szoftverek és kommunikációs protokollok stb. használati, kezelési, aktualizálási és karbantartási módjai).

A következő területekkel kapcsolatos információszolgáltatást foglalja magában:

- a) az utasok utazás előtti és utazás alatti tájékoztatására szolgáló rendszerek;
- b) jegyfoglalási és fizetési rendszerek;
- c) poggyászkezelés;
- d) jegypénztárakon, jegyárusító automatákon, telefonon, interneten, bármely más széles körben elérhető információs technológiai eszközön keresztül vagy a vonatok fedélzetén történő jegybocsátás;
- e) a vonatok vagy más utazási formák közötti csatlakozások kezelése.

2.1.1. *Az utasok tájékoztatása az utazás előtt és az utazás alatt*

A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló 1371/2007/EK rendelet II. melléklete felsorolja a vasúttársaságok és/vagy menetjegy-értékesítők által az utasoknak biztosítandó minimális információkat.

2.1.2. *Jegyfoglalási és fizetési rendszerek*

A jegyfoglalási és jegyvásárlási rendszerek, illetve a különböző menetjegy-értékesítők és a vasúttársaságok fizetési rendszerei közötti információcsere zajlik annak érdekében, hogy az utas kifizethesse a jegy, a foglalás, a pótjegy és a kiválasztott szolgáltatás ellenértékét.

2.1.3. *Poggyászkezelés*

Az utasok tájékoztatást kapnak az útipoggyászoknak az utazás során történő eltűnésével kapcsolatos panasztételi eljárásokról. Az utasok emellett tájékoztatást kapnak az útipoggyászküldésről és -átvételtől is.

- 2.1.4. *Jegypénztárakon, jegyárusító automatákon, telefonon, interneten vagy bármely más széles körben elérhető informatikai eszközön keresztül történő jegykibocsátás*

A vasúttársaságok és a menetjegy-értékesítők információkat osztanak meg egymással, és ezzel lehetővé teszik, hogy az utóbbiak jegyeket, átszállójegyeket és pótjegyeket adjanak ki, és foglalást biztosítsanak.

- 2.1.5. *A vonatok vagy más utazási formák közötti csatlakozások kezelése*

Javaslat született a más utazási formákban érdekelt feleknek nyújtott információszolgáltatásra és a velük folytatott információcserére vonatkozó szabványról.

3. ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK

3.1. **Megfelelés az alapvető követelményeknek**

A 2008/57/EK irányelv 4. cikkének (1) bekezdésével összhangban a transzeurópai vasúti rendszer, annak alrendszerei és az átjárhatóság összetevői megfelelnek az irányelv III. mellékletének általános feltételeiben megállapított alapvető követelményeknek.

A jelen ÁME hatályában az ÁME 3. fejezetében említett alapvető követelmények teljesülését az alrendszer esetében a 4. fejezetben (Az alrendszer jellemzése) leírt előírásoknak való megfelelés biztosítja.

3.2. **Az általános követelményekkel kapcsolatos szempontok**

A „személyszállítási telematikai alkalmazások” alrendszer általános követelményeinek relevanciáját az alábbiak szerint állapítják meg:

3.2.1. *Biztonság*

Az alábbi alapvető követelmények vonatkoznak a „személyszállítási telematikai alkalmazások” alrendszerre: a 2008/57/EK irányelv III. mellékletében szereplő 1.1.1., 1.1.2., 1.1.3., 1.1.4., 1.1.5. alapvető követelmények. Ezek az alapvető követelmények nem vonatkoznak a telematikai alkalmazások alrendszerre.

3.2.2. *Megbízhatóság és rendelkezésre állás*

A 2008/57/EK irányelv III. mellékletében szereplő 1.2. alapvető követelményeket az alábbi fejezetek tartalmazzák:

— 4.2.19. fejezet: Különféle referenciáfájlok és adatbázisok,

— 4.2.21. fejezet: Hálózat és kommunikáció.

3.2.3. *Egészségvédelem*

A 2008/57/EK irányelv III. mellékletében szereplő 1.3.1. és 1.3.2. alapvető követelmények nem vonatkoznak a telematikai alkalmazások alrendszerre.

3.2.4. *Környezetvédelem*

A 2008/57/EK irányelv III. mellékletében szereplő 1.4.1., 1.4.2., 1.4.3., 1.4.4. és 1.4.5. alapvető követelmények nem vonatkoznak a telematikai alkalmazások alrendszerre.

3.2.5. *Műszaki összeegyeztethetőség*

A 2008/57/EK irányelv III. mellékletében szereplő 1.5. alapvető követelmény nem vonatkozik a telematikai alkalmazások alrendszerre.

3.3. **A kifejezetten a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerre vonatkozó szempontok**

A személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszer általános követelményeinek relevanciáját az alábbiak szerint állapítják meg:

3.3.1. *Műszaki összeegyeztethetőség*

A 2008/57/EK irányelv III. mellékletében szereplő 2.7.1. alapvető követelményt elsősorban az alábbi fejezetek tartalmazzák:

— 4.2.19. fejezet: Különféle referenciatípusok és adatbázisok,

— 4.2.21. fejezet: Hálózat és kommunikáció.

3.3.2. *Megbízhatóság és rendelkezésre állás*

A 2008/57/EK irányelv III. mellékletében szereplő 2.7.2. alapvető követelményt elsősorban az alábbi fejezetek tartalmazzák:

— 4.2.19. fejezet: Különféle referenciatípusok és adatbázisok,

— 4.2.21. fejezet: Hálózat és kommunikáció.

Ez az alapvető követelmény képezi azonban az egész ÁME alapját, különös tekintettel az ilyen telematikai alkalmazások hatékonyságának és a szolgáltatás minőségének garantálását elősegítő használati módra, és nem csak a fent említett fejezetekre korlátozódik.

3.3.3. *Egészségvédelem*

Ez az ÁME a 2008/57/EK irányelv III. mellékletében szereplő 2.7.3. alapvető követelményt tekintve nem határoz meg további követelményeket az e telematikai alkalmazások és a felhasználó közötti felületre vonatkozó minimális ergonómiai és egészségvédelmi szabályokkal kapcsolatos meglévő nemzeti és európai szabályokon kívül.

3.3.4. *Biztonság*

A 2008/57/EK irányelv III. mellékletében szereplő 2.7.4. alapvető követelményt az alábbi fejezetek tartalmazzák:

— 4.2.19. fejezet: Különféle referenciatípusok és adatbázisok,

— 4.2.21. fejezet: Hálózat és kommunikáció.

4. AZ ALRENDSZER JELLEMZÉSE

4.1. **Bevezetés**

Figyelembe véve az összes vonatkozó alapvető követelményt, a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszert a következő szakaszokban leírt alapvető paraméterek jellemzik.

4.2. **Az alrendszer működési és műszaki előírásai**

4.2.1. *Menetrendi adatok cseréje*

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogyan végezzék a vasúttársaságok a menetrendi adatok cseréjét.

Ez az alapvető paraméter azt biztosítja, hogy az alábbiakban leírt adatelemekből álló menetrendek más vasúttársaságok, harmadik felek és az állami szervek számára is elérhetők legyenek. Ez az alapvető paraméter azt is biztosítja, hogy a vasúttársaságok pontos és naprakész menetrendi adatokkal szolgáljanak.

Ezen alapvető paraméter rendelkezései a vasúttársaságok személyszállítási szolgáltatásaira vonatkoznak.

Ez az alapvető paraméter a következő eljáráson alapul:

4.2.1.1. *A vasúttársaság a menetrendi adatait elérhetővé teszi más vasúttársaságok és harmadik felek számára*

A vasúttársaság elérhetővé teszi minden vasúttársaság, harmadik fél és állami szerv számára azokat a menetrendi adatait, amelyekért önállóan vagy más vasúttársaságok társfuvarozójaként felel, és amelyek a mindenki számára hozzáférhető szállítási szolgáltatásokkal kapcsolatosak. A vasúttársaság gondoskodik arról, hogy a menetrendi adatok pontosak és naprakészek legyenek. A menetrendi adatok hozzáférhetőségét elévülésük után legalább egy évig biztosítani kell.

Amennyiben a vasúttársaság társfuvarozóként üzemeltet szállítási szolgáltatást, az összes társfuvarozójával együtt gondoskodik arról, hogy a menetrend öt érintő része pontos és naprakész legyen.

A menetrendi adatoknak elsősorban a következőket kell tartalmazniuk:

- a vonattípusokra vonatkozó alapelvek,
- a vonat bemutatása,
- az üzemeltetési napok feltüntetésének különböző lehetőségei,
- vonatkategória/üzemmód,
- szállítási szolgáltatások közötti kapcsolatok,
- a vonatokhoz csatlakoztatott személykocsik csoportjai,
- hova kapcsolódnak, honnan csatolják le ezeket,
- átszállási csatlakozások (hol csatlakozik),
- átszállási csatlakozások (szolgálati szám megváltozása),
- részletes információk a szállítási szolgáltatásokról,
- megállók forgalomkorlátozással,
- éjszakai járatok,
- időzónák átlépése,
- árképzési rendszer és a foglalás részletei,
- információszolgáltató,
- helyfoglalási szolgáltató,
- szolgáltatási infrastruktúra,
- a vonat hozzáférhetősége (fenntartott helyek megléte, kerekesszékeknek biztosított hely, univerzális hálófülkék – lásd a mozgáskorlátozott személyekkel kapcsolatos ÁME 4.2.4. részt) – lásd a 4.2.6.1. szakaszt,
- kiegészítő szolgáltatások,
- csatlakozás – közlekedési szolgáltatások ütemezése,
- az állomások listája.

A vasúttársaság által önállóan kezelt szállítási szolgáltatások esetében az éves menetrendet legalább két hónappal annak hatálybalépése előtt elérhetővé kell tenni. A vasúttársaság a többi szállítási szolgáltatás esetében a lehető leghamarabb elérhetővé teszi a menetrendet.

A vasúttársaság az éves menetrend módosításait menetrendfrissítések formájában, a változtatások hatálybalépése előtt legalább egy héttel elérhetővé teszi. Ez a kötelezettség csak abban az esetben érvényes, amennyiben a vasúttársaság legalább egy héttel a módosítás hatálybalépése előtt tud a változásról.

Az említett eljárás és a felhasznált információk tehát megfelelnek az alábbi műszaki dokumentáció(k)nak:

— B.4. (lásd a III. mellékletet).

4.2.2. *Díjszabási adatok cseréje*

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogyan végezzék a vasúttársaságok a díjszabási adatok cseréjét.

Ez az alapvető paraméter biztosítja, hogy az alábbiakban leírt díjszabási adatok más vasúttársaságok és az értékesítési engedéllyel rendelkező harmadik felek számára is elérhetőek legyenek.

Ezen alapvető paraméter rendelkezései a vasúttársaságoknak a belföldi, a nemzetközi és a külföldi értékesítés során alkalmazott személyszállítási díjtételeire vonatkoznak.

Ez az alapvető paraméter a következő eljárásen alapul:

4.2.2.1. *A vasúttársaság elérhetővé teszi díjszabási adatait más vasúttársaságok, a meghatalmazott állami szervek és értékesítési engedéllyel rendelkező harmadik felek számára*

A vasúttársaság elérhetővé teszi díjszabási adatait (beleértve a menetdíjtáblázatokat is), és hozzáférést biztosít azokhoz a meghatalmazott állami szervek, valamint olyan vasúttársaságok és harmadik felek számára, amelyeknek forgalmazási megállapodás alapján értékesítési engedélyt adott. A vasúttársaság gondoskodik arról, hogy a díjszabási adatok pontosak és naprakészek legyenek.

Amennyiben társfuvarozóként üzemeltet szállítási szolgáltatást, a vasúttársaság az összes társfuvarozójával együtt gondoskodik arról, hogy a díjszabási adatok pontosak és naprakészek legyenek.

A nemzetközi vagy külföldi értékesítés során alkalmazott díjszabásra vonatkozó adatok fő tartalmát a IV. melléklet határozza meg.

A nemzetközi vagy külföldi értékesítés során alkalmazott díjszabásra vonatkozó adatokat legalább a IV. mellékletben meghatározott idővel előre elérhetővé kell tenni a forgalmazási megállapodás alapján értékesítési engedéllyel rendelkező más vasúttársaságoknak és harmadik feleknek, valamint a meghatalmazott állami szerveknek.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek a nemzetközi vagy külföldi értékesítésre vonatkozó díjszabási adatoknak és az alábbi műszaki dokumentáció(k)nak:

— B.1. (lásd a III. mellékletet),

— B.2. (lásd a III. mellékletet),

— B.3. (lásd a III. mellékletet).

A belföldi értékesítés során alkalmazott díjszabásra vonatkozó adatokat elérhetővé kell tenni az értékesítési engedéllyel rendelkező vasúttársaságoknak és harmadik feleknek, valamint a meghatalmazott állami szerveknek legalább annyi idővel előbb, mint a nemzetközi vagy külföldi értékesítések során alkalmazott díjszabásra vonatkozó adatok esetében.

Az említett eljárás és a felhasznált információk a belföldi értékesítés során alkalmazott díjszabásra vonatkozó adatokat illetően megfelelnek az Ügynökség által kidolgozandó műszaki dokumentáció(k)nak (lásd a II. mellékletet).

4.2.3. *A vasúttársaság elérhetőségeivel kapcsolatos információk kezelése*

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a vasúttársaság hogyan nyújtson tájékoztatást a hivatalos honlapjáról, amelyen keresztül az ügyletek pontos információkhoz juthatnak.

Ezen alapvető paraméter rendelkezései minden vasúttársaságra vonatkoznak.

Ez az alapvető paraméter a következő eljárásen alapul:

4.2.3.1. A vasúttársaság közzéteszi az elérhetőségeit tartalmazó adatállományt

A vasúttársaság más vasúttársaságok, az Ügynökség és harmadik felek számára elérhetővé teszi azt az adatállományt, amely tartalmazza a fuvarozó nevét, kódját és hivatalos honlapját. Az ebben az alapvető paraméterben említett hivatalos honlapnak gépi olvasásra alkalmasnak kell lennie, és meg kell felelnie a webtartalmak hozzáférhetőségére vonatkozó iránymutatásoknak. Ha egy vasúttársaság és más vasúttársaság(ok) közösen üzemeltet(nek) egy üzleti vállalkozást, akkor a közös üzleti vállalkozás nevét, fuvarozói kódját és hivatalos honlapját más vasúttársaságok számára hozzáférhetővé kell tenni.

Ha egy vasúttársaság a menetrenddel kapcsolatos információkat a 4.2.1.1. fejezetnek megfelelően elérhetővé teszi más vasúttársaságok számára, akkor gondoskodnia kell arról, hogy a menetrendben szereplő fuvarozók nevei megegyezzenek az adatállományban található nevekkal. A vasúttársaság változás esetében a lehető leghamarabb frissíti az adatállomány tartalmát.

4.2.4. A szállítási feltételekkel kapcsolatos információk kezelése

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a vasúttársaságok hogyan kezeljék a szállítással kapcsolatos információkat.

Ez az alapvető paraméter biztosítja, hogy a szállítási feltételekkel kapcsolatos információk elérhetők legyenek a vasúttársaság honlapján.

Ezen alapvető paraméter rendelkezései a vasúttársaságok személyszállítási szolgáltatásaira vonatkoznak.

Ez az alapvető paraméter a következő eljáráson alapul:

4.2.4.1. A vasúttársaság információkat tesz közzé a szállítási feltételekkel kapcsolatban

A vasúttársaság a következő információkat teszi közzé:

- a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasokra vonatkozó általános feltételek (GCC-CIV/PRR),
- saját szállítási feltételei,
- a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló, 2007. október 23-i 1371/2007/EK rendeletre mutató hivatkozás,
- az elfogadott fizetési lehetőségek,
- értékesítési és értékesítés utáni feltételek, különös tekintettel a jegyek kicserélésére és azok árának visszafizetésére,
- a panaszok benyújtására vonatkozó eljárások,

legalább a hivatalos honlapján. Ez a honlap megfelel a webtartalmak hozzáférhetőségére vonatkozó iránymutatásoknak, amelyek figyelembe veszik a hallás- és/vagy látássérült személyek igényeit.

Ezt az eljárást az első közzététel esetében, ezen ÁME hatálybalépésétől számított fél éven belül végre kell hajtani. Ezen információk módosításait legalább hat nappal a hatálybalépésük előtt közzé kell tenni. A vasúttársaság felsorolja a módosított cikkeket, és összehasonlíttja azokat a korábbi változattal. A vasúttársaság minden ilyen alkalommal megőrzi az információ korábbi változatát a hivatalos honlapján.

4.2.5. Útipoggyász szállítással kapcsolatos információk kezelése

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a vasúttársaságok milyen tájékoztatást nyújtsanak az útipoggyászok szállítással kapcsolatban, amennyiben biztosítják ezt a szolgáltatást. Ha a vasúttársaság nem nyújt ilyen szolgáltatást, akkor a szolgáltatás hiányáról kell tájékoztatást nyújtania.

Ez az alapvető paraméter biztosítja, hogy az utasok számára elérhetők legyenek az útipoggyász kezelésével kapcsolatos információk.

Ez az alapvető paraméter a következő eljáráson alapul:

4.2.5.1. A vasúttársaság közzéteszi az útipoggyász kezelésének feltételeit

A vasúttársaság közzéteszi az utasok számára az útipoggyász kezelésének feltételeit, amennyiben biztosít ilyen szolgáltatást. Ha a vasúttársaság nem nyújt ilyen szolgáltatást, akkor erről kell tájékoztatást adnia. Ezeket az információkat legalább a vasúttársaság honlapján elérhetővé kell tenni. Ez a honlap megfelel a webtartalmak hozzáférhetőségére vonatkozó iránymutatásoknak, amelyek figyelembe veszik a hallás- és/vagy látássérült személyek igényeit.

Ezt az eljárást az első közzététel esetében, ezen ÁME hatálybalépésétől számított fél éven belül végre kell hajtani. Ezen információk módosításait legalább hat nappal a hatálybalépésük előtt közzé kell tenni. A vasúttársaság felsorolja a módosított cikkeket, és összehasonlítja azokat a korábbi változattal. A vasúttársaság minden módosítás alkalmával megőrzi az információ korábbi változatát a hivatalos honlapján.

4.2.6. A mozgáskorlátozott személyek szállításával és a nekik nyújtott segítséggel kapcsolatos információk kezelése

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a vasúttársaságok, a menetjegy-értékesítők és/vagy az állomásüzemeltetők milyen tájékoztatást nyújtsanak a mozgáskorlátozott személyek szállításával és a nekik nyújtott segítséggel kapcsolatban.

Ez az alapvető paraméter biztosítja, hogy az utasok számára elérhető legyenek a mozgáskorlátozott személyek szállításával és a nekik nyújtott segítséggel kapcsolatos információk. Amennyiben a vasúttársaság információs technológia felhasználásával továbbítja a mozgáskorlátozott személyeknek nyújtott segítségre vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási kérelmet, akkor a kérelmet fogadó rendszernek legalább a B.10. műszaki dokumentációban (lásd a III. mellékletet) meghatározott protokoll szerint kell tudnia az üzeneteket kezelni. A rendszer a segítségnyújtás lefoglalására vonatkozó, kulcsfontosságú igazoló számot ad ki, amely az ügyfél/utas számára garanciát és biztosítékot jelent a segítségnyújtásra, emellett elszámolási kötelezettséget és felelősséget állapít meg annak vonatkozásában. Ezek az üzenetek minden szükséges információt tartalmaznak ahhoz, hogy a vasúttársaságok, a menetjegy-értékesítők és/vagy az állomásüzemeltetők segítségnyújtás lefoglalására vonatkozó igazoló számot tudjanak kibocsátani (az utazások során előforduló összes indulás és érkezés esetében) a mozgáskorlátozott személyek számára.

Ezen alapvető paraméter előírásait a következőképpen kell alkalmazni: a mozgáskorlátozott személyek szállításával kapcsolatos információk kezelését a vasúttársaságok személyszállítási szolgáltatásainak figyelembevételével kell elvégezni. Az alapvető paraméternek az elektronikus kérelemmel/visszaigazolással kapcsolatos rendelkezéseit abban az esetben kell alkalmazni, ha a kérelmező fél és a kérelem címzettje megállapodást kötött.

Ez az alapvető paraméter a következő eljárásokon alapul:

4.2.6.1. A vasúttársaság közzéteszi a vasúti szolgáltatások elérhetőségével és a járművek hozzáférhetőségének feltételeivel kapcsolatos információkat

A vasúttársaság a következő információkat teszi közzé:

- azon vonatok típusát/számát és/vagy azon vonalak számát (amennyiben a vonat száma nem nyilvános), amelyek esetében rendelkezésre állnak a mozgáskorlátozott személyeket segítő felszerelések,
- az említett vonatokon rendelkezésre álló, mozgáskorlátozott személyeket segítő felszerelések (például kerekesszékes ülőhely, mozgáskorlátozott személyek hálólhelye, mellékhelyisége, a mozgáskorlátozott személyek számára kialakított ülőhelyek elhelyezkedése) típusa és minimális száma rendes működési feltételek esetében,
- a le- és felszálláshoz nyújtott segítség igénylésének a módjai (beleértve a mozgáskorlátozott személyeknek történő segítségnyújtással foglalkozó iroda [irodák] értesítési időszakát, címét, e-mail címét, nyitvatartási idejét és telefonszámát) az utasok jogairól szóló rendelet 24. cikke szerint,
- a kerekesszék maximálisan engedélyezett mérete és tömege (a mozgáskorlátozott személy testtömegével együtt),
- a kísérő személyekre és/vagy állatokra vonatkozó utazási feltételek,
- az állomásépület és a peronok megközelítésének feltételei, ideértve, hogy az állomás mozgáskorlátozott személyek számára megközelíthetőnek van-e minősítve, és rendelkezik-e a mozgáskorlátozott személyeknek segítséget nyújtó személyzettel,

legalább a hivatalos honlapján. Ez a honlap megfelel a webtartalmak hozzáférhetőségére vonatkozó iránymutatásoknak, amelyek figyelembe veszik a hallás- és/vagy látássérült személyek igényeit.

Ezt az eljárást az első közzététel esetében, ezen ÁME hatálybalépésétől számított fél éven belül végre kell hajtani. Ezen információk módosításait legalább hat nappal a hatálybalépésük előtt közzé kell tenni. A vasúttársaság felsorolja a módosított cikkeket és összehasonlítja azokat a korábbi változattal. A vasúttársaság minden ilyen alkalommal megőrzi az információ korábbi változatát a hivatalos honlapján.

4.2.6.2. A vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő a mozgáskorlátozott személyeknek nyújtott segítségre vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási kérelmet küld a célrendszer(ek)nek

Amennyiben a vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő információs technológia felhasználásával továbbítja a mozgáskorlátozott személyeknek nyújtott segítségre vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási kérelmet, akkor a kérelemnek meg kell felelnie az alkalmazandó rendelkezéseknek.

A mozgáskorlátozott személyeknek nyújtott segítségre irányuló foglalási kérelem feltétele az érintett fuvarozó(k) és a forgalmazó(k) között létrejött kereskedelmi megállapodás. E megállapodások tartalmazhatják a költségeket, a műszaki és biztonsági szabványokat, a vonatokra vonatkozó korlátozásokat, a kiindulási, illetve a célállomást, a díjszabást, az értékesítési csatornákat stb.

Az érintett felek közötti megállapodástól függően a kérelmező elosztórendszer a segítségnyújtás meghatározott típusára vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási kérelmet küld a rendszernek az adott vonat esetében.

A kérelmek fő típusai:

- hozzáférhetőségi kérelem,
- foglalási kérelem,
- részleges törlés iránti kérelem,
- teljes törlés iránti kérelem.

Ezt az eljárást az ügyfél kérelmének a vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő rendszerébe történő átvitelét követően kell végrehajtani.

A kötelezettségeknek eleget tevő üzenet információtartalma és adatai megfelelnek:

- a B.10. műszaki dokumentációban (lásd a III. mellékletet) meghatározott elemeknek, amely esetben minden egyes célrendszernek tudnia kell értelmezni a kérelmet, és válaszolni arra,
- vagy az egyéb módon meghatározott szabványoknak, amely esetben a célrendszernek tudnia kell értelmezni a kérelmet, és válaszolni arra, amennyiben konkrét megállapodás van e rendszer és a kérelmező rendszer között.

4.2.6.3. A célrendszer a mozgáskorlátozott személyeknek nyújtott segítségre vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási választ küld

Amennyiben a vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő információs technológia felhasználásával továbbítja a mozgáskorlátozott személyeknek nyújtott segítségre vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási választ, akkor be kell tartania ezen eljárás feltételeit.

Amennyiben a mozgáskorlátozott személyeknek nyújtott segítség iránti foglalási kérelmet a fent leírt eljárásoknak megfelelően foglalmazták meg, akkor a célrendszer a kért segítségnyújtási típusra vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási választ küld a kérelmező rendszernek.

A foglalási válaszok fő típusai:

- a hozzáférhetőséggel kapcsolatos válasz,
- a foglalási kérelem visszaigazolása,

- a részleges törlés iránti kérelem visszaigazolása,
- a teljes törlés iránti kérelem visszaigazolása,
- elutasító válasz.

Ezt az eljárást a fent leírt eljárásnak megfelelően, a rendszernek küldött kérelemre válaszolva kell végrehajtani.

A kötelezettségeknek eleget tevő üzenet információtartalma és adatai megfelelnek:

- a B.10. műszaki dokumentációban (lásd a III. mellékletet) meghatározott elemeknek,
 - vagy az egyéb módon meghatározott szabványoknak
- a kérelmező rendszer által használt protokoll szerint.

4.2.7. *Kerékpárok szállításával kapcsolatos információk kezelése*

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a vasúttársaságok hogyan nyújtsanak információkat a kerékpárok szállításával kapcsolatosan.

Ez az alapvető paraméter biztosítja, hogy az utasok számára elérhetők legyenek a kerékpárok szállításával kapcsolatos információk. A hozzárendelő rendszernek legalább a B.5. műszaki dokumentációban (lásd a III. mellékletet) meghatározott protokollnak megfelelően kell tudnia kezelnie az üzeneteket.

Ezen alapvető paraméter rendelkezéseit a következőképpen kell alkalmazni: a kerékpárok szállításával kapcsolatos információk kezelését a vasúttársaságok személyszállítási szolgáltatásainak figyelembevételével kell elvégezni, amennyiben lehetőség van kerékpárszállításra. Ezen alapvető paraméternek az elektronikus kérelemmel/visszaigazolással kapcsolatos rendelkezéseit abban az esetben kell alkalmazni, ha a kérelmező és a hozzárendelő fél megállapodást kötött olyan szolgáltatások nyújtásáról, amelyek esetében a szállítás foglalása lehetséges, illetve kötelező.

Ez az alapvető paraméter a következő eljárásokon alapul:

4.2.7.1. *A vasúttársaság közzéteszi a kerékpárok kezelésének feltételeit*

A vasúttársaság közzéteszi az utasok számára a kerékpárok szállításának feltételeit, amennyiben biztosít ilyen szolgáltatást. Ezeket az információkat legalább a vasúttársaság honlapján közzé kell tenni. Ez a honlap megfelel a webtartalmak hozzáférhetőségére vonatkozó iránymutatásoknak, amelyek figyelembe veszik a hallás- és/vagy látássérült személyek igényeit. Az említett feltételek magukban foglalják legalább:

- azon vonatok típusát/számát vagy azon vonalak számát (amennyiben a vonat száma nem nyilvános), amelyek esetében lehetőség van kerékpárszállításra,
- azokat az időpontokat/időszakokat, amikor engedélyezett a kerékpárok szállítása,
- a kerékpárszállítás viteldíjait,
- információt azzal kapcsolatban, hogy a kerékpár-tárolóhely lefoglalása lehetséges vagy kötelező-e (beleértve a kerékpárral kapcsolatos értesítési időszakot, a nyitvatartási időt, az e-mail címet és/vagy a telefonszámot).

Ezeket a feltételeket első alkalommal az ezen ÁME hatálybalépésétől számított fél éven belül közzé kell tenni. Ezen információk módosításait legalább hat nappal a hatálybalépésük előtt közzé kell tenni. A vasúttársaság felsorolja a módosított cikkeket, és összehasonlítja azokat a korábbi változattal. A vasúttársaság minden esetben megőrzi az információ korábbi változatát a hivatalos honlapján.

4.2.7.2. A vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő a személygépjármű szállítására vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási kérelmet küld a hozzárendelő foglalási rendszernek

A foglalás feltétele az érintett fuvarozó(k) és a forgalmazó(k) között létrejött kereskedelmi megállapodás. Ezek a megállapodások tartalmazhatják a költségeket, a műszaki és biztonsági szabványokat, a vonatokra vonatkozó korlátozásokat, a kiindulási, illetve a célállomást, a díjszabást, az értékesítési csatornákat stb.

Amennyiben a vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő információs technológia felhasználásával továbbítja a kerékpárszállításra vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási kérelmet, akkor az alkalmazott kommunikációs módnak meg kell felelnie ezen eljárás követelményeinek.

Az érintett felek közötti megállapodástól függően a kérelmező elosztórendszer a kerékpárszállításra vonatkozó kérelmet küld a hozzárendelő rendszernek az érintett vonat hozzáférhetőségével/lefoglalásával kapcsolatban.

A foglalási kérelmek fő típusai:

- a hozzáférhetőséggel kapcsolatos kérdés,
- foglalási kérelem,
- részleges törlés iránti kérelem,
- teljes törlés iránti kérelem.

Ezt az eljárást az ügyfél kérelmének a vasúttársaság elosztórendszerébe történő elküldését követően kell végrehajtani.

A kötelezettségeknek eleget tevő üzenet információtartalma és adatai megfelelnek:

- a B.5. műszaki dokumentációban (lásd a III. mellékletet) szereplő meghatározásoknak, amely esetben minden egyes hozzárendelő rendszernek tudnia kell értelmezni a kérelmet, és válaszolni arra,
- vagy az egyéb módon meghatározott szabványoknak, amely esetben a hozzárendelő rendszernek tudnia kell értelmezni a kérelmet, és válaszolni arra, amennyiben erről konkrét megállapodást kötött a kérelmező elosztórendszerrel.

4.2.7.3. A hozzárendelő foglalási rendszer a kerékpárszállítással kapcsolatos hozzáférhetőségi/foglalási választ küld

Amennyiben a vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő információs technológia felhasználásával továbbítja a kerékpárszállításra vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási választ, akkor ezen eljárás alkalmazandó utasításait kell követnie.

Amennyiben a kerékpárhelyre vonatkozó foglalási kérelmet a fent leírt eljárásnak megfelelően foglalmazták meg, akkor a hozzárendelő rendszer a kért vonattal kapcsolatos hozzáférhetőségi/foglalási választ küld a kérelmező elosztórendszernek.

A foglalási válaszok fő típusai:

- a hozzáférhetőséggel kapcsolatos válasz,
- a foglalási kérelem visszaigazolása,
- a részleges törlés iránti kérelem visszaigazolása,
- a teljes törlés iránti kérelem visszaigazolása,
- elutasító válasz.

Ezt az eljárást a fent leírt eljárásnak megfelelően a hozzárendelő rendszernek küldött kérelemre válaszolva kell végrehajtani.

A kötelezettségeknek eleget tevő üzenet információtartalma és adatai megfelelnek:

- a B.5. műszaki dokumentációban (lásd a III. mellékletet) szereplő információknak,
- vagy az egyéb módon meghatározott szabványoknak,

a kérelmező hozzárendelő rendszer által használt protokoll szerint.

4.2.8. Személygépjárművek szállításával kapcsolatos információk kezelése

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a vasúttársaságok milyen tájékoztatást nyújtsanak a személygépjárművek/motorkerékpárok (a továbbiakban személygépjárművek, amely magában foglalja a motorkerékpárokat is) szállításával kapcsolatban, amennyiben biztosítják ezt a szolgáltatást.

Ez az alapvető paraméter biztosítja, hogy az utasok számára elérhető legyenek a személygépjárművek szállításával kapcsolatos információk. A hozzárendelő rendszernek legalább a B.5. műszaki dokumentációban (lásd a III. mellékletet) meghatározott protokollnak megfelelően kell tudnia kezelni az üzeneteket.

Ezen alapvető paraméter rendelkezéseit a következőképpen kell alkalmazni: a személygépjárművek szállításával kapcsolatos információk kezelését a vasúttársaságok személyszállítási szolgáltatásainak a figyelembevételével kell elvégezni, amennyiben lehetőség van személygépjármű-szállításra. Ezen alapvető paraméternek az elektronikus kérelemmel/visszaigazolással kapcsolatos rendelkezéseit abban az esetben kell alkalmazni, ha a kérelmező és a hozzárendelő fél megállapodást kötött olyan szolgáltatásokról, amelyek esetében a szállítás foglalása lehetséges, illetve kötelező.

Ezt az alapvető paramétert a következőképpen kell alkalmazni:

4.2.8.1. A vasúttársaság közzéteszi a személygépjárművek kezelésének a feltételeit

A vasúttársaság tájékoztatja az utasokat a személygépjárművek szállításának feltételeiről, amennyiben biztosít ilyen szolgáltatást. Ezeket az információkat legalább a vasúttársaság honlapján közzé kell tenni. Ez a honlap megfelel a webtartalmak hozzáférhetőségére vonatkozó iránymutatásoknak, amelyek figyelembe veszik a hallás- és/vagy látássérült személyek igényeit.

Az említett feltételek magukban foglalják legalább:

- azon vonatok típusát/számát, amelyeken lehetőség van személygépjárművek szállítására,
- azokat az időpontokat/időszakokat, amikor lehetőség van személygépjárművek szállítására,
- a személygépjárművek szállításának alapvető viteldíját (beleértve az utasok elszállásolásának díját, amennyiben a vasúttársaság biztosít ilyen szolgáltatást),
- a személygépjárművek vonaton való elhelyezésének pontos helyét és idejét,
- a célállomás pontos helyét és a vonat megérkezésének pontos idejét,
- a személygépjárművek szállítására vonatkozó méretbeli, tömeg- és egyéb korlátozásokat.

Az első közzétételt ezen ÁME hatálybalépésétől számított fél éven belül el kell végezni. Ezen információk módosításait legalább hat nappal a hatálybalépésük előtt közzé kell tenni. A vasúttársaság felsorolja a módosított cikkeket. A vasúttársaság minden ilyen alkalommal megőrzi az információ korábbi változatát a hivatalos honlapján.

4.2.8.2. A vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő a személygépjármű szállítására vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási kérelmet küld a foglalási rendszernek

A foglalás feltétele az érintett fuvarozó(k) és a forgalmazó(k) között létrejött kereskedelmi megállapodás. E megállapodások tartalmazhatják a költségeket, a műszaki és biztonsági szabványokat, a vonatokra vonatkozó korlátozásokat, a kiindulási, illetve a célállomást, a díjszabást, az értékesítési csatornákat stb.

Amennyiben a vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő információs technológia felhasználásával továbbítja a személygépjárművek szállítására vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási kérelmet, akkor a kérelemnek meg kell felelnie az ezen eljárást szabályozó rendelkezéseknek.

Az érintett felek közötti megállapodástól függően a kérelmező elosztórendszer az adott vonat esetében személygépjárművek szállítására vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási kérelmet küld a hozzárendelő rendszernek.

A foglalási kérelmek fő típusai:

- hozzáférhetőségi kérelem,
- foglalási kérelem,
- részleges törlés iránti kérelem,
- teljes törlés iránti kérelem.

Ezt az eljárást az ügyfél kérelmének a vasúttársaság elosztórendszerébe történő elküldését követően kell végrehajtani.

A kötelezettségeknek eleget tevő üzenet információtartalma és adatai megfelelnek:

- a B.5. műszaki dokumentációban (lásd a III. mellékletet) meghatározott elemeknek, amely esetben minden egyes hozzárendelő rendszernek tudnia kell értelmezni a kérelmet, és válaszolni arra,
- vagy az egyéb módon meghatározott szabványoknak, amely esetben a hozzárendelő rendszernek tudnia kell értelmezni a kérelmet, és válaszolni arra, amennyiben erről konkrét megállapodást kötött a kérelmező elosztórendszerrel.

4.2.8.3. A hozzárendelő foglalási rendszer a személygépjárművek szállításával kapcsolatos hozzáférhetőségi/foglalási választ küld

Amennyiben a vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő információs technológia felhasználásával továbbítja a személygépjármű szállítására vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási választ, akkor az erre az eljárásra vonatkozó előírásokat kell követnie.

Amennyiben a személygépjárművek szállítására vonatkozó foglalási kérelmet a fent leírt eljárásnak megfelelően foglalták meg, akkor a hozzárendelő rendszer a kért vonattal kapcsolatos hozzáférhetőségi/foglalási választ küld a kérelmező elosztórendszernek.

A foglalási válaszok fő típusai:

- a hozzáférhetőséggel kapcsolatos válasz,
- a foglalási kérelem visszaigazolása,
- a részleges törlés iránti kérelem visszaigazolása,
- a teljes törlés iránti kérelem visszaigazolása,
- elutasító válasz.

Ezt az eljárást a fent leírt eljárásnak megfelelően a hozzárendelő rendszernek küldött kérelemre válaszolva kell végrehajtani.

A kötelezettségeknek eleget tevő üzenet információtartalma és adatai megfelelnek:

— a B.5. műszaki dokumentációban (lásd a III. mellékletet) meghatározott elemeknek,

— vagy az egyéb módon meghatározott szabványoknak,

a kérelmező elosztórendszer által használt protokoll szerint.

4.2.9. A hozzáférhetőség/foglaláskezelés

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a vasúttársaságok hogyan kezeljék az utasférőhelyekre vonatkozó foglalásokat. A továbbiakban a „hely” megnevezés a férőhelyek összes típusára (például ülőhelyek, fekvőkocsik, hálókocsik, fenntartott helyek, kerekesszékeknek biztosított helyek, univerzális hálókülkek [lásd mozgáskorlátozott személyekkel kapcsolatos ÁME 4.2.4. szakasza]) vonatkozik, kivéve, ha konkrét információra van szükség. A kerékpárok és a személygépjárművek szállítására és a mozgáskorlátozott személyeknek nyújtott segítségére irányuló foglalást külön fejezetekben szereplő alapvető paraméterek ismertetik.

A helyfoglalás lehet pusztán a férőhely lefoglalása a szállítási szerződésen kívül, azonban összetett tranzakciónak is részét képezheti, amely egyaránt tartalmazza a férőhelyekre vonatkozó szerződést és a szállítási szerződést.

Ez az alapvető paraméter biztosítja, hogy a kibocsátó és a hozzárendelő vasúttársaságok a hozzáférhetőséggel és a foglalással kapcsolatban információkat osszanak meg egymással. A hozzárendelő rendszernek legalább a B.5. műszaki dokumentációban (lásd a III. mellékletet) meghatározott protokollnak megfelelően kell tudnia kezelni az üzeneteket.

Ennek az alapvető paraméternek a rendelkezéseit abban az esetben kell alkalmazni, ha a kérelmező és a hozzárendelő fél megállapodást kötött olyan szolgáltatásokról, amelyek lefoglalása lehetséges, illetve kötelező.

Ez az alapvető paraméter a következő eljárás alapján:

4.2.9.1. A vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő hozzáférhetőségi/foglalási kérelmet küld a hozzárendelő foglalási rendszernek

A foglalás feltétele a fuvarozó(k) és a forgalmazó(k) között létrejött kereskedelmi megállapodás. E megállapodások tartalmazhatják a költségeket, a műszaki és biztonsági szabványokat, a vonatokra vonatkozó korlátozásokat, a kiindulási, illetve a célállomást, a díjszabást, az értékesítési csatornákat stb.

Az érintett felek közötti megállapodástól függően a kérelmező elosztórendszer az adott vonat esetében a férőhely meghatározott típusára vonatkozó hozzáférhetőségi/foglalási kérelmet küld a hozzárendelő rendszernek.

A foglalási kérelmek fő típusai:

— a hozzáférhetőséggel kapcsolatos kérdés,

— foglalási kérelem,

— részleges törlés iránti kérelem,

— teljes törlés iránti kérelem.

Ezt az eljárást az ügyfél kérelmének a vasúttársaság elosztórendszerébe történő elküldését követően kell végrehajtani.

A kötelezettségeknek eleget tevő üzenet információtartalma és adatai megfelelnek:

- a B.5. műszaki dokumentációban (lásd a III. mellékletet) meghatározott elemeknek, amely esetben minden egyes hozzáférhető rendszernek tudnia kell értelmezni a kérelmet, és válaszolni arra,
- vagy az egyéb módon meghatározott szabványoknak, amely esetben a hozzáférhető rendszernek tudnia kell értelmezni a kérelmet, és válaszolni arra, amennyiben erről konkrét megállapodást kötött a kérelmező elosztórendszerrel.

4.2.9.2. A hozzáférhető foglalási rendszer hozzáférhetőségi/foglalási választ küld

Amennyiben a helyfoglalásra vonatkozó kérelmet a fent leírt eljárásnak megfelelően foglalták meg, akkor a hozzáférhető rendszer a kért vonattal kapcsolatos hozzáférhetőségi/foglalási választ küld a kérelmező elosztórendszernek.

A foglalási válaszok fő típusai:

- a hozzáférhetőséggel kapcsolatos válasz,
- a foglalási kérelem visszaigazolása,
- a részleges törlés iránti kérelem visszaigazolása,
- a teljes törlés iránti kérelem visszaigazolása,
- helycserére vonatkozó javaslat,
- elutasító válasz.

Ezt az eljárást a fent leírt eljárásnak megfelelően a hozzáférhető rendszernek küldött kérelemre válaszolva kell végrehajtani.

A kötelezettségeknek eleget tevő üzenet információtartalma és adatai megfelelnek:

- a B.5. műszaki dokumentációban (lásd a III. mellékletet) meghatározott elemeknek,
- vagy az egyéb módon meghatározott szabványoknak,

a kérelmező elosztórendszer által használt protokoll szerint.

4.2.10. A termékek terjesztésére vonatkozó biztonsági elemek kezelése

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a hozzáférhető vasúttársaságok hogyan hozzanak létre a termékek terjesztésére vonatkozó biztonsági elemeket.

Ennek az alapvető paraméternek biztosítania kell, hogy a vasúttársaságok és az utasok a megfelelő időben megkapják a hozzáférhető vasúttársaságtól a különböző jegytípusok esetében szükséges biztonsági információkat és hivatkozásokat.

Ez az alapvető paraméter a következő eljárásokon alapul:

4.2.10.1. A hozzáférhető rendszer létrehozza az elektronikus kiadásra vonatkozó biztonsági elemet

Amennyiben a vasúttársaság a nemzetközi vasúti személyszállítási szerződésre vonatkozó Nemzetközi Vasúti Személy- és Poggyászfuvarozási Egyezménynek (CIV) megfelelő menetjegyet állít ki/foglalást rögzít, a jegypénztár/ügynökség/kiskereskedő személyzete vagy a vasúttársaság elosztórendszere létrehozza a jegybe/foglalásba illesztendő biztonsági információkat.

Ezt az eljárást a foglalási állapotnak és az értékesítési tranzakcióval kapcsolatos adatoknak a megállapodás szerinti vasúttársaság elosztórendszerébe történő elküldését követően kell végrehajtani.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek:

- a termékek terjesztésével kapcsolatos biztonsági elemek kezelésére vonatkozó szabványnak, amely jelenleg kidolgozás alatt áll. Ezért ez nyitott kérdés (és a II. mellékletben szerepel).

4.2.10.2. A hozzárendelő rendszer dossziéhivatkozást hoz létre a vasúttársaság számára az elektronikus kiadással kapcsolatban

Amennyiben a vasúttársaság a nemzetközi vasúti személyszállítási szerződésre vonatkozó Nemzetközi Vasúti Személy- és Pogyászfuvározási Egyezménynek (CIV) megfelelő menetjegyet állít ki/foglalást rögzít, a jegypénztár/ügynökség/kiskereskedő személyzete vagy a vasúttársaság elosztórendszere dokumentációs hivatkozást hoz létre a menetjegy/foglalás megszerzése érdekében, valamint a jeggyel kapcsolatos összes információt beviszi a saját elosztórendszerébe.

Ezt az eljárást a foglalási állapotnak és az értékesítési tranzakcióval kapcsolatos adatoknak a megállapodás szerinti vasúttársaság elosztórendszerébe történő elküldését követően kell végrehajtani.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek:

- a termékek terjesztésével kapcsolatos biztonsági elemek kezelésére vonatkozó szabványnak, amely jelenleg kidolgozás alatt áll. Ezért ez nyitott kérdés (és a II. mellékletben szerepel).

4.2.10.3. A hozzárendelő rendszer az utasra vonatkozó dokumentációs hivatkozást hoz létre az elektronikus kiadással kapcsolatban

Amennyiben a vasúttársaság a nemzetközi vasúti személyszállítási szerződésre vonatkozó Nemzetközi Vasúti Személy- és Pogyászfuvározási Egyezménynek (CIV) megfelelő menetjegyet állít ki/foglalást rögzít, a jegypénztár/ügynökség/kiskereskedő személyzete vagy a vasúttársaság elosztórendszere dokumentációs hivatkozást hoz létre, amelyet alkalmaz a jegyhez/foglaláshoz.

Ezt az eljárást a foglalási állapotnak és az értékesítési tranzakcióval kapcsolatos adatoknak a megállapodás szerinti vasúttársaság elosztórendszerébe történő elküldését követően kell végrehajtani.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek:

- a termékek terjesztésével kapcsolatos biztonsági elemek kezelésére vonatkozó szabványnak, amely jelenleg kidolgozás alatt áll. Ezért ez nyitott kérdés (és a II. mellékletben szerepel).

4.2.11. A termék eljuttatása az ügyfélhez a vásárlás után (teljesítés)

Ez az alapvető paraméter meghatározza a menetjegyhez és/vagy a foglaláshoz, valamint az azok megjelenési formájához (például papír) kapcsolódó közvetlen és közvetett teljesítési módokat.

Ez az alapvető paraméter biztosítja, hogy a jegykibocsátó vagy a menetjegy-értékesítő a vasúttársaságok közötti átjárhatóságot biztosító szabványoknak megfelelően állítsa ki a menetjegyet. A vasúttársaságok a 4.2.11.1. fejezetben (Közvetlen teljesítés – nemzetközi és külföldi értékesítés) és a 4.2.11.2. fejezetben (Közvetett teljesítés – nemzetközi és külföldi értékesítés) szereplő teljesítési típusoknak legalább az egyikét alkalmazzák nemzetközi és külföldi jegykiadás céljából.

Ezen alapvető paraméter rendelkezéseit legalább a nemzetközi és külföldi díjszabási tételek esetében kell alkalmazni.

4.2.11.1. Közvetlen teljesítés – nemzetközi és külföldi értékesítés

Ez az eljárás a 4.2.11.2. fejezetben (Közvetett teljesítés – nemzetközi és külföldi értékesítés) szereplő eljárás alternatívája.

A vasúttársaságok legalább a B.6. műszaki dokumentációban (III. melléklet) szereplő meghatározásnak megfelelően elfogadják a menetjegyeket, kivéve, ha a menetjegy nem érvényes a megkezdett utazásra, ha a vasúttársaságban csalás alapos gyanúja merül fel, és ha a jegyet nem a 4.2.4. fejezetben meghatározott szállítási feltételeknek megfelelően használják fel.

A kibocsátott jegyeknek a B.6. műszaki dokumentációban meghatározott fő típusai:

- menetjegy és foglalás,
- csak menetjegy,
- csak foglalás,
- pótgjegyek,
- felsőbb osztályba váltás,
- útiterv módosítása,
- beszállókártya,
- az egyes országokban használatos vasúti kártyákhoz kapcsolódó speciális menetdíjak,
- csoportos jegy,
- különböző típusú nemzetközi vasúti bérletek,
- kísérőjármű-kupon,
- utazási csekkel történő fizetés.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek az alábbi műszaki dokumentáció(k)nak:

- B.6. (lásd a III. mellékletet).

4.2.11.2. Közvetett teljesítés – nemzetközi és külföldi értékesítés

Ez az eljárás a 4.2.11.1. fejezetben (Közvetlen teljesítés – nemzetközi és külföldi értékesítés) szereplő eljárás alternatívája.

Amennyiben a vasúttársaság közvetett teljesítéssel, a következő módok egyike szerint értékesít, akkor az alábbi szabványokat kell követnie:

- a CIV-nek megfelelő elektronikus kiadás (Menetjegykiadás induláskor),
- a CIV-nek megfelelő, „Utaslistára való elektronikus jelentkezés”,
- a CIV-nek megfelelő A4-es méretű jegy kiadása e-mailen keresztül.

Az említett jegyek fő típusai:

- nyitott jegy (csak utazás),
- nyitott jegy foglalással (utazás és helyfoglalás),
- nyitott jegy pótgjeggyel (utazás és pótgjegy),
- nyitott jegy foglalással és pótgjeggyel (utazás, helyfoglalás és pótgjegy),
- globáldíjas jegy (utazás és helyfoglalás).

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek az alábbi műszaki dokumentáció(k)nak:

- B.6. (lásd a III. mellékletet),
- B.7. (lásd a III. mellékletet),
- a „Menetjegykiadás induláskor” és az „Utaslistára való elektronikus feljelentkezés” európai szabvány kidolgozás alatt áll. Ezért ez nyitott kérdés (és a II. mellékletben szerepel).

4.2.11.3. Közvetlen teljesítés – belföldi értékesítés

Az eljárás még nyitott kérdés (lásd a II. mellékletet).

4.2.11.4. Közvetett teljesítés – belföldi értékesítés

Az eljárás még nyitott kérdés (lásd a II. mellékletet).

4.2.12. Tájékoztatás az állomás területén

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a állomásüzemeltető hogyan tájékoztassa az ügyfelet a vonatközlekedésről az állomás területén.

A rendelkezéseket csak abban az esetben kell alkalmazni, ha a hangosbemondókat és/vagy a kijelzőrendszereket felújították, jelentős mértékben korszerűsítették vagy újonnan szerelték fel.

Ezen alapvető paraméter rendelkezései legalább azokra az állomásokra érvényesek, amelyeken a nemzetközi forgalomban közlekedő vonatok megállnak.

Ez az alapvető paraméter a következő eljárásokon alapul:

4.2.12.1. Az állomásüzemeltető tájékoztatja az ügyfeleket az állomáson

Az állomásüzemeltetők a vonatok indulásával kapcsolatban az alábbi információkat közlik az ügyfelekkel az állomáson:

- a vonat típusa és/vagy száma,
- célállomás(ok),
- adott esetben a közbenső állomás(ok),
- peron vagy vágány,
- menetrend szerinti indulási idő.

Az induló vonatokkal kapcsolatos adatoktól való eltérés esetében az állomásüzemeltetők legalább az alábbi információkat közlik az állomásokon:

- a vonat típusa és/vagy száma,
- célállomás(ok),
- menetrend szerinti indulási idő,
- a tervtől való eltérés.

A végállomásra érkező vonatokkal kapcsolatos adatokat illetően az állomásüzemeltető legalább az alábbi információkat közli:

- kiindulási állomás(ok),
- az állomásra érkezés ideje,
- a vonat típusa és/vagy száma,
- érkezési peron vagy vágány.

A végállomásra érkező vonatok esetében előforduló eltéréssel kapcsolatosan az állomásüzemeltető legalább az alábbi információkat közli:

- a vonat típusa és/vagy száma,
- kiindulási állomás(ok),
- menetrend szerinti érkezési idő,
- a tervtől való eltérés.

A tervtől való eltérés az alábbiakra utalhat:

- jelentős késés,
- vágány vagy peron váltása,
- a járat teljes vagy részleges törlése,
- a vonat átirányítása.

Az állomásüzemeltető a vasúttársaságokkal és/vagy a pályahálózat-működtetővel kötött megállapodás alapján dönt az alábbiakról:

- az információs rendszer típusa (kijelző és/vagy hangsbemondó),
- a tájékoztatás időpontja,
- az információs rendszer helye a vonaton.

Az eltéréssel kapcsolatos adatokat a vasúttársaság és/vagy a pályahálózat-működtető időben elküldi az állomásüzemeltetőnek a szerződéses megállapodás szerint.

4.2.13. *Tájékoztatás a járműveken*

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a vasúttársaságok milyen tájékoztatást nyújtsanak a járműveken a vonatközlekedéssel kapcsolatban.

A rendelkezések az új, felújított vagy korszerűsített járművekre vonatkoznak, amennyiben az információs rendszereket (hangsbemondók és/vagy kijelzők) felújították vagy újonnan telepítették.

Ezen alapvető paraméter rendelkezései legalább a nemzetközi forgalomban használt vonatokra vonatkoznak.

Ez az alapvető paraméter a következő eljárásokon alapul:

4.2.13.1. A vasúttársaság tájékoztatja a vonaton utazókat

A vasúttársaságok a következő információkat biztosítják a vonaton utazóknak:

— a kiindulási állomáson és a jelentős közbenső állomásokon:

— a vonat típusa és/vagy száma,

— célállomás(ok),

— ha vannak, közbenső állomások,

— jelentős késés,

— a késés oka, amennyiben ismert.

A közbenső állomásokra érkezés előtt:

— a következő állomás (állomás neve).

A jelentős közbenső állomásra érkezés előtt:

— a következő állomás (állomás neve),

— a tervezett érkezési idő,

— a várható érkezési idő és/vagy a késéssel kapcsolatos egyéb információk,

— a következő fontosabb csatlakozások (a vasúttársaság belátása szerint).

A vasúttársaság dönt a következőkről:

— az információs rendszer típusa (kijelző és/vagy hangosbemondó),

— a tájékoztatás időpontja,

— az információs eszközök helye a vonaton.

4.2.14. A vonat előkészítése

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogyan tájékoztassa a vasúttársaság a pályahálózat-működtetőt arról, hogy a vonat kész csatlakozni a hálózathoz, amennyiben a forgalmi szolgálatra és forgalomirányításra vonatkozó ÁME 4.2.3.3. fejezetében szereplő, indulással kapcsolatos feladatokat elvégezték, vagy ha a vonat száma megváltozott.

Ezen alapvető paraméter előírásai a vasúttársaság minden vonatára vonatkoznak.

Ez az alapvető paraméter a következő eljárásokon alapul:

4.2.14.1. „Vonat kész” üzenet minden vonaton

A vasúttársaság „vonat kész” üzenetet küld a pályahálózat-működtetőnek, amikor a vonat készen áll a hálózathoz történő első csatlakozásra, hacsak a pályahálózat-működtető nem értelmezi a menetrendet a nemzeti jogszabályok szerint „vonat kész” üzenetként. Az utóbbi esetben a vasúttársaság tájékoztatja a pályahálózat-működtetőt és adott esetben az állomásüzemeltetőt, ha a vonat nem áll készen időben az indulásra.

Az üzenetnek legalább a következő információkat tartalmaznia kell:

- a vonat és/vagy a menetvonal száma,
- a vonat kész jelzés, ami azt jelzi, hogy a vonatot felkészítették, és készen áll a haladásra.

Egyéb elemek, például:

- a menetvonal kiindulási pontja azzal az időponttal, amikor a menetvonalat kérték,
- a menetvonal végpontja a javasolt vonat célállomásra való megérkezésének időpontjával,

ugyanabban az üzenetben továbbíthatók.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek legalább az alábbi, műszaki dokumentáció(k) „vonat kész” üzenetének:

- B.30. (lásd a III. mellékletet).

Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek e szabványok használatáról megállapodást kötöttek.

4.2.15. Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok és előjelentés

Ez az alapvető paraméter a vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok és előjelentés követelményeit határozza meg. Előírja, hogy a pályahálózat-működtető és a vasúttársaság, valamint a vasúttársaság és az állomásüzemeltető párbeszédet folytasson a vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok és előjelentések cseréje érdekében.

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a pályahálózat-működtető hogyan küldje el a vonatközlekedéssel kapcsolatos adatokat a vonat működtetéséért felelős vasúttársaságnak és a szomszédos pályahálózat-működtetőnek a megfelelő időben.

A vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok tájékoztatnak a vonat aktuális állapotáról a szerződésben meghatározott jelentési pontokon.

A vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés tájékoztat az érkezési időről a szerződésben meghatározott előjelentési pontokon. Ezt az üzenetet a pályahálózat-működtető küldi el a vonatközlekedésért felelős vasúttársaságnak és a szomszédos pályahálózat-működtetőnek. A vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentési adatokat a vasúttársaság és/vagy a pályahálózat-működtető időben elküldi az állomásüzemeltetőnek a szerződéses megállapodás szerint.

A menetvonal-szerződés meghatározza a jelentési pontokat a vonat útvonalán.

Ez az alapvető paraméter az üzenet tartalmát határozza meg, a vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés létrehozásához alkalmazott eljárást nem írja elő.

Ezen alapvető paraméter előírásai a vasúttársaság minden vonatára vonatkoznak.

Ez az alapvető paraméter a következő eljárásokon alapul:

4.2.15.1. Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok minden vonat esetében

A pályahálózat-működtető „vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok” üzenetet küld a vasúttársaságnak. Ezen eljárást végre kell hajtani, amint a vonat eléri azt a szerződésben megállapított jelentési pontot, amelyen vonatközlekedéssel kapcsolatos adatokat kell szolgáltatni. A megegyezés szerinti jelentési pont lehet többek között átdási pont, állomás vagy a vonat célállomása.

Az üzenetnek legalább a következő információkat tartalmaznia kell:

- a vonat és/vagy a menetvonal száma (vonatazonosító),
- a menetrend szerinti, illetve a tényleges idő a jelentési ponton,
- a jelentési pont azonosítása,
- a vonat állapota a jelentési ponton (érkezés, indulás, áthaladás, indulás a kiindulási állomásról, érkezés a célállomásra).

Egyéb elemek, például:

- a lefoglalt, menetrend szerinti időtől való delta eltérés (percben),
- adott esetben a késés oka,

ugyanabban az üzenetben továbbíthatók.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek legalább a „TrainRunningInformationMessage” üzenet követelményeinek, az alábbi műszaki dokumentáció(k) szerint:

- B.30. (lásd a III. mellékletet).

Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek e szabványok használatáról megállapodást kötöttek.

4.2.15.2. Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés minden vonat esetében

A pályahálózat-működtető „vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenetet küld a vasúttársaságnak.

Ezen eljárást végre kell hajtani, amint a vonat eléri azt a szerződésben megállapított jelentési pontot, amelyen az előjelentést el kell küldeni. A megegyezés szerinti előjelentési pont lehet többek között átdási pont vagy állomás. A vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentést a vonat indulása előtt is el lehet küldeni. A két jelentési pont között előforduló késésre vonatkozó küszöbértéket szerződésben határozza meg a vasúttársaság és az a pályahálózat-működtető, amelynek az első vagy az új előjelentést kell küldeni. Amennyiben a késés időtartama nem ismert, a pályahálózat-működtető a szolgáltatás megszakadásával kapcsolatos üzenetet (a szolgáltatás megszakadásával kapcsolatos információról lásd a 4.2.16. fejezetet) küld.

A vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentési üzenet megadja a megegyezés szerinti előjelentési pontokra vonatkozó előjelentési időt.

A vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentési adatokat a vasúttársaság és/vagy a pályahálózat-működtető időben elküldi az állomásüzemeltetőnek a szerződéses megállapodás szerint.

Ezt az üzenetet a pályahálózat-működtető küldi a vonatközlekedésért felelős vasúttársaságnak és a szomszédos pályahálózat-működtetőnek.

Az üzenetnek legalább a következő információkat kell tartalmaznia:

- a vonat és/vagy a menetvonal száma (vonatazonosító),
- a megegyezés szerinti összes előjelentési ponton:
 - tervezett idő és előjelentési idő,
 - a megegyezés szerinti előjelentési pont azonosítója,
- a vonat állapota a megegyezés szerinti előjelentési ponton (érkezés, indulás, áthaladás, érkezés a célállomásra).

Egyéb elemek, például:

— a lefoglalt, tervezett időtől való várható delta eltérés (percben),

— adott esetben a késés okának megadása,

ugyanabban az üzenetben küldhetők.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek legalább a „TrainRunningForecastMessage” üzenet követelményeinek, az alábbi műszaki dokumentáció(k) szerint:

— B.30. (lásd a III. mellékletet).

Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek erről olyan megállapodást kötöttek, amely lehetővé teszi e szabványok használatát.

4.2.16. A szolgáltatás megszakadásával kapcsolatos információ

Ez az alapvető paraméter meghatározza a szolgáltatás megszakadásával kapcsolatos információk kezelésének a módját a vasúttársaság és a pályahálózat-működtető között.

Ezen alapvető paraméter előírásai a vasúttársaság minden vonatára vonatkoznak.

A szolgáltatás megszakadásával kapcsolatos adatokhoz az utasok panaszainak orvoslása céljából a vasúttársaságok, a menetjegy-értékesítők és/vagy a meghatalmazott állami szervek számára legalább az adatok elévülése után egy évig hozzáférést kell biztosítani.

Ez az alapvető paraméter a következő eljárásokon alapul:

4.2.16.1. Általános észrevételek

A vasúttársaság tájékoztatja a pályahálózat-működtetőt a vonatok üzemi állapotáról a forgalmi szolgálatra és forgalomirányításra vonatkozó ÁME 4.2.3.3.2. fejezet szerint.

Ha a vonatközlekedés megszakad, a pályahálózat-működtető „vonatközlekedés megszakadt” üzenetet küld az alábbiak szerint.

4.2.16.2. „Vonatközlekedés megszakadt” üzenet minden vonat esetében

Amennyiben a vonatközlekedés megszakad, a pályahálózat-működtető ezt az üzenetet küldi a szomszédos pályahálózat-működtetőnek és a vasúttársaság(ok)nak.

Amennyiben a késés időtartama ismert, akkor a pályahálózat-működtető a vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentési üzenetet (lásd 4.2.15.2. fejezet – Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés) küld.

Az üzenet fő adatai:

— a menetvonal és/vagy a vonat száma (vonatazonosító),

— a hely azonosítása a helyeket tartalmazó referenciájlban szereplő következő hely alapján,

— a megszakadás kezdete,

— menetrend szerinti indulási nap és időpont ezen a helyen,

— a megszakadás okára és/vagy leírására vonatkozó kód.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek legalább a „TrainRunningInformationMessage” üzenet követelményeinek, az alábbi műszaki dokumentáció(k) szerint:

— B.30. (lásd a III. mellékletet).

Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek e szabványok használatáról megállapodást kötöttek.

4.2.17. A vonatok rövid távú menetrendjére vonatkozó adatok kezelése

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a hozzáférést kérő fél és a pályahálózat-működtető hogyan kezelje a rövid határidejű menetvonal-kérelmeket. Ezek a követelmények az összes rövid határidejű menetvonal-kérelemre vonatkoznak.

Ez az alapvető paraméter nem foglalkozik forgalomirányítási kérdésekkel. A rövid távú menetvonal és a forgalomirányítási útvonal változásai közötti időkorlátot helyi megállapodás határozza meg. Lehetővé kell tenni a rövid távú menetvonal igénylését a sürgős közlekedési szükségletek (például különleges vagy kiegészítő vonatok) esetében. A hozzáférést kérő fél ezért a rövid távú menetvonal igénylésekor a pályahálózat-működtetőnek átad minden szükséges információt arról, hogy mikor és hol kell a vonatnak közlekednie, továbbá az ezzel kapcsolatos adatokat.

Európában nincs meghatározva minimális időkeret. A vasúthálózat-használati feltételekben meg lehet határozni a minimális időkeretet.

Valamennyi pályahálózat-működtető felelős a saját infrastruktúráján lévő menetvonal megfelelőségéért, és a vasúttársaság köteles ellenőrizni, hogy a vonat jellemzői megfelelnek-e a szerződésben szereplő menetvonal részletes adataiban megadott értékeknek.

A lehetséges forgatókönyvek a következők:

- „A” forgatókönyv: a hozzáférést kérő fél közvetlenül (A. eset) vagy az „egyablakos” („mindent egy helyen”) rendszerben (B. eset) lép kapcsolatba az érintett pályahálózat-működtetővel a teljes út menetvonalainak megszervezése érdekében. Ebben az esetben a hozzáférést kérő félnek kell üzemeltetnie a vonatot a teljes útvonalon.
- „B” forgatókönyv: minden, a fuvarozási útból részt vevő, hozzáférést kérő fél közvetlenül vagy az „egyablakos” („mindent egy helyen”) rendszeren keresztül lép kapcsolatba a helyi pályahálózat-működtetővel, hogy menetvonalat kérjen arra az útszakaszra vonatkozóan, amelyen a vonatot üzemelteti.

A rövid határidejű menetvonal-kérelemre vonatkozó elosztási eljárás mindkét forgatókönyv esetében a hozzáférést kérő fél és a pályahálózat-működtető közötti párbeszédet jelent, amely a következő üzeneteket tartalmazza:

- „Menetvonal-kérelem” üzenet,
- „Menetvonal részletei” üzenet,
- „Menetvonal nem elérhető” üzenet,
- „Menetvonal megerősítve” üzenet,
- „Menetvonal részletei elutasítva” üzenet,
- „Menetvonal törölve” üzenet,
- „A lefoglalt menetvonal nem elérhető” üzenet,
- „Átvétel megerősítése” üzenet.

Abban az esetben, ha egy vonatútra már kértek és meghatároztak menetvonalat, nem szükséges megismételni a menetvonal-kérelmet, hacsak a késés túl nem lépi a vasúttársaság és a pályahálózat-működtető közötti szerződésben megállapított értéket, vagy ha a vonatösszeállítás olyan mértékben megváltozott, hogy az aktuális kérelmet érvénytelené teszi.

Ezen alapvető paraméter előírásai a vasúttársaság minden vonatának menetvonal-kezelésére vonatkoznak, de csak akkor, ha az érintett felek a rövid határidejű menetvonal-kérelmek esetében tematikai alkalmazásokat használnak a 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ II. melléklete értelmében.

⁽¹⁾ HL L 75., 2001.3.15., 29. o.

Ebben az esetben az alapvető paraméter a következő eljárás alapján:

4.2.17.1. „Menetvonal-kérelem” üzenet

Ezt az üzenetet a hozzáférést kérő fél küldi a pályahálózat-működtetőnek a következő információkkal:

- a hozzáférést kérő fél, amelytől a menetvonal-kérelem származik,
- a menetvonal kiindulási pontja: a menetvonal kezdőpontja,
- indulási idő a menetvonal kezdőpontjáról: az az időpont, amikor a menetvonalat kérelmezik,
- a menetvonal végpontja: a vonat célállomása a kért menetvonalon,
- a menetvonal végpontjára való megérkezés ideje: az az időpont, amikor a vonat a célállomásra ér,
- a kért útszakasz,
- a tervezett menetvonalon elhelyezkedő közbelső állomások és más kijelölt pontok, az érkezési idő és a közbelső pontról való indulási idő feltüntetésével. Ha ez a sor nincs kitöltve, az azt jelenti, hogy a vonat nem áll meg az adott helyen.
- az útszakaszra vonatkozó, megegyezés szerinti és szükséges vonatberendezések, illetve -adatok,
- a vonat legnagyobb megengedett sebessége,
- a meghatározott vasúti ellenőrzési rendszer(ek)ben (nemzeti és nemzetközi, például LZB, ETCS) megengedett legnagyobb sebesség,
- minden vontatójármű esetében: vontatási kategória, műszaki változat,
- tolómozdony (vontatási kategória, műszaki változat),
- vezérlőkocsi,
- teljes hossz,
- össztömeg,
- a legnagyobb tengelyterhelés,
- bruttó tömeg méterenként,
- fékteljesítmény (a tényleges fékerő fékszintjét jelenti),
- féktípus (elektromágneses fékek használatának jelzésére),
- a meghatározott vasúti ellenőrzési rendszer(ek) (nemzeti és nemzetközi),
- vészfékezés felülbírálása,
- rádiórendszer (például GSM-R),
- különleges szállítmányok,
- rakszelvény,
- a szabványos értékektől eltérő egyéb műszaki előfeltételek (például kivételes rakszelvény),
- vonatkategória,
- a menetvonal-kérelem feldolgozásához helyi vagy állami szinten szükséges egyéb adatok,
- az út adott közbelső pontján végrehajtandó tevékenységek leírása,

- az aktuális útszakaszon a vonatközlekedésért felelős vasúttársaság kódja,
- az ugyanazon útszakaszon a vonatért felelős pályahálózat-működtető kódja,
- adott esetben a következő útszakaszért felelős vasúttársaságnak és pályahálózat-működtetőnek a kódja.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek legalább a „PathRequestMessage” üzenet követelményeinek, az alábbi műszaki dokumentáció(k) szerint:

- B.30. (lásd a III. mellékletet).

Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek e szabványok használatáról megállapodást kötöttek.

4.2.17.2. „Menetvonal részletei” üzenet

Ezt az üzenetet a pályahálózat-működtető küldi a hozzáférést kérő félnek, az utóbbi menetvonal-kérelmére válaszolva, a következő fő tartalmi elemekkel:

- a hozzáférést kérő fél, amelytől a menetvonal-kérelem származik,
- a menetvonal kiindulási pontja: a menetvonal kezdőpontja,
- indulási idő a menetvonal kezdőpontjáról: az az időpont, amikor a menetvonalat kérelmezik,
- a menetvonal végpontja: a vonat célállomása a kért menetvonalon,
- a menetvonal végpontjára való megérkezés ideje: az az időpont, amikor a vonat a célállomásra ér,
- a kért útszakasz,
- a tervezett menetvonalon elhelyezkedő közbenső állomások és más kijelölt pontok, az érkezési idő és a közbenső pontról való indulási idő feltüntetésével. Ha ez a sor nincs kitöltve, az azt jelenti, hogy a vonat nem áll meg az adott helyen,
- az útszakaszra vonatkozó, megegyezés szerinti és szükséges vonatberendezések, illetve -adatok,
- a vonat legnagyobb megengedett sebessége,
- a meghatározott vasúti ellenőrzési rendszer(ek)ben (nemzeti és nemzetközi, például LZB, ETCS) megengedett legnagyobb sebesség,
- minden vontatójármű esetében: vontatási kategória, műszaki változat,
- tolómozdony (vontatási kategória, műszaki változat),
- vezérlőkocsi,
- teljes hossz,
- össztömeg,
- a legnagyobb tengelyterhelés,
- bruttó tömeg méterenként,
- fékteljesítmény (a tényleges fékerő fékszintjét jelenti),

- féktípus (elektromágneses fékek használatának jelzésére),
- a meghatározott vasúti ellenőrzési rendszer(ek) (nemzeti és nemzetközi),
- vészfékezés felülbírálása,
- rádiórendszer (például GSM-R),
- különleges szállítmányok,
- rakszelvény,
- a szokásos értékektől eltérő egyéb műszaki előfeltételek (például kivételes rakszelvény),
- vonatkategória,
- a menetvonal-kérelem feldolgozásához helyi vagy állami szinten szükséges egyéb adatok,
- az út adott közbelső pontján végrehajtandó tevékenységek leírása,
- az aktuális útszakaszon a vonatközlekedésért felelős vasúttársaság kódja,
- az ugyanazon útszakaszon a vonatért felelős pályahálózat-működtető kódja,
- adott esetben a vonat következő útszakaszáért felelős vasúttársaságnak és pályahálózat-működtetőnek a kódja.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek legalább a „PathDetailsMessage” üzenet követelményeinek, az alábbi műszaki dokumentáció(k) szerint:

- B.30. (lásd a III. mellékletet).

Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek e szabványok használatáról megállapodást kötöttek.

4.2.17.3. „Menetvonal nem elérhető” üzenet

Ezt az üzenetet a pályahálózat-működtető küldi a hozzáférést kérő félnek abban az esetben, ha nem elérhető a menetvonal:

- a menetvonal kiindulási pontja: a vonat indulásának pontja a menetvonalon,
- a menetvonal végpontja,
- indulási idő a menetvonal kezdőpontjáról: az az időpont, amikor a menetvonalat kérelmezik,
- a menetvonal elérhetetlenségének a jelzése,
- a menetvonal elérhetetlenségének az oka.

A pályahálózat-működtetőnek ezzel az üzenettel egy időben vagy a lehető leghamarabb alternatív javaslatot kell küldenie a vasúttársaság további kérése nélkül („Menetvonal részletei” üzenet).

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek legalább a „PathNotAvailableMessage” üzenet követelményeinek, az alábbi műszaki dokumentáció(k) szerint:

- B.30. (lásd a III. mellékletet).

Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek e szabványok használatáról megállapodást kötöttek.

4.2.17.4. „Menetvonal megerősítve” üzenet

A hozzáférést kérő fél ezzel az üzenettel lefoglalja/visszaigazolja a pályahálózat-működtető által javasolt menetvonalat:

- a menetvonal azonosítására szolgáló menetvonal-szám,
- a menetvonal kiindulási pontja: a vonat indulásának pontja a menetvonalon,
- a menetvonal végpontja,
- indulási idő a menetvonal kezdőpontjáról: az az időpont, amikor a menetvonalat kérelmezik,
- a menetvonal végpontja: a vonat célállomása a kért menetvonalon,
- a menetvonal végpontjára való megérkezés ideje: az az időpont, amikor a vonat a célállomásra ér,
- annak jelzése, hogy a hozzáférést kérő fél elfogadja a menetvonalat.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek legalább a „PathConfirmedMessage” üzenet követelményeinek, az alábbi műszaki dokumentáció(k) szerint:

- B.30. (lásd a III. mellékletet).

Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek e szabványok használatáról megállapodást kötöttek.

4.2.17.5. „Menetvonal részletei elutasítva” üzenet

A hozzáférést kérő fél ezzel az üzenettel utasítja vissza a pályahálózat-működtető által javasolt menetvonal részleteit:

- a menetvonal azonosítására szolgáló menetvonal-szám,
- a menetvonal-részletek elutasításának jelzése,
- a menetvonal elutasításának vagy a hozzáférést kérő fél által igényelt módosításnak az oka,
- a menetvonal kiindulási pontja: a vonat indulásának pontja a menetvonalon,
- a menetvonal végpontja,
- indulási idő a menetvonal kezdőpontjáról: az az időpont, amikor a menetvonalat kérelmezik,
- a menetvonal végpontja: a vonat célállomása a kért menetvonalon,
- a menetvonal végpontjára való megérkezés ideje: az az időpont, amikor a vonat a célállomásra ér.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek legalább a „PathDetailsRefusedMessage” üzenet követelményeinek, az alábbi műszaki dokumentáció(k) szerint:

- B.30. (lásd a III. mellékletet).

Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek e szabványok használatáról megállapodást kötöttek.

4.2.17.6. „Menetvonal törölve” üzenet

A hozzáférést kérő fél ezzel az üzenettel tudja törölni a menetvonal foglalását:

- a menetvonal azonosítására szolgáló menetvonal-szám,
- a törlendő útszakasz,
- a menetvonal törlésének jelzése,
- a menetvonal eredeti kiindulási pontja: a vonat indulásának pontja a menetvonalon,
- a menetvonal végpontja,
- indulási idő a menetvonal eredeti kezdőpontjáról: az az időpont, amikor a menetvonalat kérelmezték,
- a menetvonal eredeti végpontja: a vonat célállomása a kért menetvonalon,
- a menetvonal eredeti végpontjára való megérkezés ideje: az az időpont, amikor a vonat a célállomásra ér.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek legalább a „PathCancelledMessage” üzenet követelményeinek, az alábbi műszaki dokumentáció(k) szerint:

- B.30. (lásd a III. mellékletet).

Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek e szabványok használatáról megállapodást kötöttek.

4.2.17.7. „Átvétel megerősítése” üzenet

Ezt az üzenetet a pályahálózat-működtető és a hozzáférést kérő fél küldi a másiknak, amennyiben a fenti üzenetek valamelyikére nem lehet öt percen belül megadni a szükséges választ.

- „Átvétel megerősítése” üzenet: jelzi, hogy a fogadó fél megkapta az üzenetet, és szükség esetében aszerint cselekszik.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek legalább a „ReceiptConfirmationMessage” üzenet követelményeinek, az alábbi technikai dokumentáció(k) szerint:

- B.30. (lásd a III. mellékletet).

Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek e szabványok használatáról megállapodást kötöttek.

4.2.17.8. „A lefoglalt menetvonal nem elérhető” üzenet

A pályahálózat-működtető ezzel az üzenettel adja a hozzáférést kérő fél tudtára, hogy a lefoglalt menetvonal nem elérhető. A menetvonal nyomós okból, például a szolgáltatás jelentős megszakadása miatt nem elérhető. Az üzenet tartalma:

- menetvonal-szám,
- annak a menetrendben szereplő vonatnak a száma, amelyhez az útvonal nem elérhető (amennyiben pályahálózat-működtető már tudja ezt),
- a menetvonal eredeti kiindulási pontja: a vonat indulásának pontja a menetvonalon,
- a menetvonal végpontja,
- indulási idő a menetvonal eredeti kezdőpontjáról: az az időpont, amikor a menetvonalat kérelmezték,

- a menetvonal eredeti végpontja: a vonat célállomása a kért menetvonalon,
- a menetvonal eredeti végpontjára való megérkezés ideje: az az időpont, amikor a vonat a célállomásra ér,
- az indok feltüntetése.

Az említett eljárás és a felhasznált információk megfelelnek legalább a „PathNotAvailableMessage” üzenet követelményeinek, az alábbi műszaki dokumentáció(k) szerint:

- B.30. (lásd a III. mellékletet).

Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek e szabványok használatáról megállapodást kötöttek.

4.2.18. Az ÁME-vel kapcsolatos adatok és információk minősége

4.2.18.1. A követelmények

Ezen ÁME követelményeinek teljesítése érdekében a következő, adat- és információminőséggel kapcsolatos elvárásoknak kell megfelelni a teljes ÁME-ben.

Ezen ÁME összes címzettje köteles naprakész, koherens, pontos és teljes adatokat a megfelelő időben és formában elérhetővé tenni más vasúttársaságoknak, pályahálózat-működtetőknek vagy harmadik félnek. Ezen ÁME összes címzettje köteles naprakész, koherens, pontos és teljes információkat közzétenni a megfelelő időben és tartalommal az ügyfeleknek (utasoknak), más vasúttársaságoknak, pályahálózat-működtetőknek vagy harmadik félnek.

Amennyiben az adatokat vagy információkat egyszerre több, ezen ÁME-ben szereplő alapvető paraméter követelményeinek teljesítésére használják fel, akkor ezen ÁME címzettjei biztosítják, hogy az ezen alapvető paraméterek között megosztott adatokat és információkat koherens módon alkalmazzák (például biztosítani kell i. a menetrendi és a díjszábási adatoknak; illetve ii. a díjszábási és a foglalási adatoknak a koherenciáját).

Amennyiben az információkat vagy adatokat ezen ÁME több címzettje szolgáltatja, akkor együttesen kell biztosítaniuk, hogy a közösen szolgáltatott adatok és információk elemei naprakészek, koherensek, pontosak, teljesek és összeegyeztethetők (például az „A”, illetve „B” vasúttársaság által szolgáltatott menetrendi adatok között koherencia kell legyen annak biztosítása érdekében, hogy ezek az információk megegyezzenek az államhatáron stb.).

Amennyiben a referenciaadatokat vagy a referenciainformációkat ezen ÁME követelményeinek teljesítésére használják fel, akkor ezen ÁME címzettjei garantálják a referenciaadatokat vagy referenciainformációkat és az ezen ÁME-ben szereplő alapvető paraméterekben felhasznált adatokat vagy információkat közötti koherenciát (például biztosítani kell i. a helyekre vonatkozó referenciakódoknak és a vonatközlekedéssel kapcsolatos adatoknak; illetve ii. a vasúttársaság referenciakódjainak és a teljesítésnek a koherenciáját).

A szereplők által ezen ÁME alkalmazása során szolgáltatott adatok és információk minőségének lehetővé kell tennie, hogy ezen ÁME címzettjei a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló rendelet 10. cikkének megfelelően menetjegyeket állítsanak ki.

A szereplők által ezen ÁME alkalmazása során szolgáltatott adatok és információk minőségének olyan szintet kell elérnie, amely lehetővé teszi ezen ÁME címzettjeinek, hogy a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló rendelet 10. cikke II. mellékletének megfelelően információkat szolgáltatásanak.

4.2.19. Különféle referenciafájlok és adatbázisok

4.2.19.1. Referenciafájlok

A személyszállító vonatoknak az európai hálózaton való üzemeltetése esetében a következő referenciafájloknak kell elérhetőnek és minden szolgáltató (pályahálózat-működtetők, vasúttársaságok, meghatalmazott harmadik felek és állomásüzemeltetők) számára hozzáférhetőnek lenniük. Az adatoknak mindig a tényleges állapotot kell tükrözniük.

Az Európai Vasúti Ügynökség központilag tárolja és megőrzi a következő referenciaadatokra vonatkozó egyedi kódokat:

- kódolási referenciafájl az összes pályahálózat-működtető, vasúttársaság, állomásüzemeltető és szolgáltató esetében,
- kódolási referenciafájl a helyek esetében,
- a meglévő vasúti ellenőrzési rendszereket tartalmazó referenciafájl,
- minden mozdonyfajtát tartalmazó referenciafájl,
- az összes európai karbantartó műhelyet tartalmazó referenciafájl,
- az európai foglalási rendszerekre vonatkozó referenciafájl,
- a menetrendi adatok cseréjére szolgáló kódokat tartalmazó referenciafájl,
- a díjszábsási adatok cseréjére szolgáló kódokat tartalmazó referenciafájl,
- az üzenetek adatállományainak katalógusa,
- kódlistajegyzék,
- a mellékletekben szereplő műszaki dokumentáció(k) használatához szükséges egyéb fájlok és kódlisták (ezeket az első fázisban kell meghatározni).

Amennyiben a referenciafájlt a „fuvarozási telematikai alkalmazások” ÁME-vel együttesen használják, akkor kialakításának és használatának a lehető legközelebb kell állnia a megvalósított „fuvarozási telematikai alkalmazások” ÁME-hez a legelőnyösebb szinergiák elérése érdekében.

4.2.19.2. Az adatbázisokkal kapcsolatos további követelmények

A különféle adatbázisoknak meg kell felelniük az alábbi követelményeknek:

1. Hitelesítés

Az adatbázisnak támogatnia kell a rendszer felhasználóinak hitelesítését, mielőtt hozzáférhetnének az adatbázishoz.

2. Biztonság

Az adatbázisnak támogatnia kell a biztonsági szempontokat az adatbázis elérésének szabályozása terén. Az adatbázis tartalmának titkosítása nem kötelező.

3. ACID

A kiválasztott adatbázisnak támogatnia kell az ACID elvet (Atomicity, Consistency, Isolation, Durability – atomitás, következetesség, elszigeteltség, tartósság).

4. Hozzáférés szabályozása

Az adatbázisnak lehetővé kell tennie az adatok elérését az engedélyezett felhasználók vagy rendszerek számára. A hozzáférés ellenőrzését az adatrekordok minden jellemzője esetében is támogatni kell. Az adatbázisok támogatják az adatrekordok beszúrásával, aktualizálásával vagy törlésével kapcsolatos konfigurálható, szerepalapú hozzáférést.

5. Nyomon követés

Az adatbázisnak támogatnia kell az adatbázisban végzett tevékenységek naplózását az adatbevitel részleteinek nyomon követése érdekében (ki, mit, mikor változtatott a tartalmon).

6. Lezárási stratégia

Az adatbázisoknak lezárási stratégiát kell alkalmazniuk, amely lehetővé teszi az adatok elérését még akkor is, amikor éppen a felhasználók rekordokat szerkesztenek.

7. Több felhasználós elérés

Az adatbázisnak biztosítania kell, hogy az adatok egyszerre több felhasználó vagy rendszer számára legyenek elérhetők.

8. Megbízhatóság

Az adatbázisok megbízhatóságának támogatnia kell a kellő elérhetőséget.

9. Elérhetőség

Az adatbázisnak hozzáférhetővé kell tennie a benne szereplő adatokra és üzleti ügyekre vonatkozó információkat.

10. Karbantarthatóság

Az adatbázisok karbantarthatóságának támogatnia kell a kellő elérhetőséget.

11. Biztonság

Maguk az adatbázisok nincsenek kapcsolatban a biztonsággal. A biztonsági szempontok ezért nem lényegesek. Ezt nem szabad összekeverni azzal, hogy az adatok – például a helytelen vagy nem naprakész adatok – hatással lehetnek a vonat működési biztonságára.

12. Összeegyeztethetőség

Az adatbázisnak támogatnia kell egy széles körben elfogadott adatkezelési nyelvet, például az SQL-t vagy az XQL-t.

13. Importálási lehetőség

Az adatbázisnak olyan lehetőséget kell biztosítania, amely lehetővé teszi a manuális beírás helyett az adatbázis feltöltésére használható formázott adatok importálását.

14. Exportálási lehetőség

Az adatbázisnak olyan lehetőséget kell biztosítania, amely lehetővé teszi a teljes adatbázis tartalmának vagy annak egy részének formázott adatokba való exportálását.

15. Kötelező mezők

Az adatbázisnak támogatnia kell az olyan kötelező mezőket, amelyeket ki kell tölteni, mielőtt a vonatkozó rekordok elfogadhatók lennének az adatbázis bemeneti adataiként.

16. Valószínűségi ellenőrzések

Az adatbázisoknak támogatniuk kell a konfigurálható valószínűségi ellenőrzéseket az adatrekordok beszúrása, aktualizálása vagy törlése előtt.

17. Reakcióidők

Az adatbázisnak olyan reakcióidőkkel kell rendelkeznie, amely lehetővé teszi az adatrekordok időben történő beszúrását, aktualizálását vagy törlését.

18. Teljesítményszempontok

A referenciáfájloknak és az adatbázisoknak – költséghatékony módon – támogatniuk kell az ezen ÁME hatálya alá tartozó vonatkozlekedés hatékony működtetését lehetővé tevő lekérdezéseket.

19. Kapacitásbeli szempontok

Az adatbázisnak támogatnia kell az összes személyszállító kocsival és/vagy a hálózattal kapcsolatos lényeges adat tárolását. A kapacitásnak egyszerű eszközökkel bővíthetőnek kell lennie (pl. több tárolókapacitás és számítógép hozzáadásával). A kapacitás bővítése nem igényli az alrendszer cseréjét.

20. Korábbi adatok

Az adatbázisnak támogatnia kell a korábbi adatok kezelését, azaz elérhetővé kell tennie a már az archívumba továbbított adatokat.

21. Biztonsági mentési stratégia

Biztonsági mentési stratégiát kell megvalósítani annak biztosítása érdekében, hogy egy 24 órás időszakig bezárólag az adatbázis teljes tartalma visszanyerhető legyen.

22. Kereskedelmi szempontok

Az alkalmazott adatbázis-rendszernek kereskedelmi (COTS termékek) vagy nyilvánosan (nyílt forrású) elérhetőnek kell lennie.

23. Adatvédelmi szempontok

Az adatbázisnak meg kell felelnie azon tagállam adatvédelmi követelményeinek, amelyben a szolgáltatást nyújtó cég székhellyel rendelkezik.

4.2.20. A dokumentumok elektronikus továbbítása

A 4.2.21. fejezetben (Hálózat és kommunikáció) található leírás bemutatja az adatcserére használt kommunikációs hálózatot. Ez a hálózat és a leírt biztonságkezelés mindenfajta hálózati átvitelt lehetővé tesz, ideértve az e-mailt, az állománytovábbítást (ftp, http) stb. Ekkor az információcserében részt vevő felek döntenek a kiválasztandó típusról, hogy biztosítsák a dokumentumok elektronikus továbbítását – például ftp-n keresztül.

4.2.21. Hálózat és kommunikáció

4.2.21.1. Általános architektúra

Ez az alrendszer idővel növekedésnek indul, és interakcióba lép a telematikai vasúti átjárhatóságot célzó nagy és összetett, több ezer résztvevős (vasúttársaságok, pályahálózat-működtetők, harmadik felek, például kiskereskedők és hatóságok stb.) közösségekkel, amelyek versenyeznek és/vagy együttműködnek a piaci igények kiszolgálása érdekében.

A hálózati és az ilyen vasúti átjárhatósági közösségeket támogató kommunikációs infrastruktúra alapja egy közös információcsere-architektúra, amelyet minden résztvevő ismer és elfogad.

A javasolt információcsere-architektúra:

- célja, hogy összeegyeztesse a heterogén információs modelleket oly módon, hogy szemantikailag átalakítja a rendszerek között kicserélt adatokat, és összeegyeztesse az üzleti folyamatokat és a protokollok közötti alkalmazási szintű különbségeket,

- minimális hatással van az egyes szereplők által megvalósított jelenlegi informatikai architektúrákra,

- megőrzi a már meglévő informatikai befektetéseket.

Az információcsere-architektúra leginkább az összes szereplő közötti azonos szintű (peer-to-peer) interakciót támogatja, miközben egy sor központosított szolgáltatás nyújtásával garantálja a vasúti átjárhatóságot biztosító közösség átfogó integritását és egységességét.

Az azonos szintű interakciós modell biztosítja a különböző szereplők közötti legjobb költségelosztást a tényleges használat alapján, és általában kevesebb méretezhetőségi problémát okoz.

4.2.21.2. Hálózat

A hálózat biztosítja a megfelelő biztonsági szintet, a redundanciát, a forgalomirányítást, a statisztikai eszközöket, a sávszélesség növelését, a felhasználók hozzáférését és a hatékony irányítást.

A hálózat ebben az esetben a kommunikáció módját és filozófiáját jelenti, nem pedig fizikai hálózatot.

A vasúti átjárhatóság alapja a közös információcsere-architektúra, amelyet minden résztvevő ismer és elfogad, és így a korlátok csökkentésével bátorítja az új belépőket, különösen az ügyfeleket.

Először a központi tárat érik el metainformációk (például annak a szereplőnek az azonosítója, akiről valamilyen információt tárolnak) megszerzése vagy a biztonsági meghatalmazások ellenőrzése érdekében. Ezt követően a szereplők között azonos szintű kommunikáció valósul meg.

4.2.21.3. Protokollok

Csak a teljes internetes protokollkészlethez (ismertebb néven TCP/IP, UDP/IP stb.) tartozó protokollok használhatók fejlesztésre.

4.2.21.4. Biztonság

A teljes hálózatban garantált biztonsági szinten (lásd 4.2.21.2. fejezet – Hálózat) kívül egyéb, a különleges adatokra vonatkozó biztonsági szintet lehet létrehozni titkosítás, hitelesítési rendszer és VPN-technológiák alkalmazásával.

4.2.21.5. Titkosítás

Az adatok átviteléhez és tárolásához az üzletviteli előírásoktól függően aszimmetrikus vagy szimmetrikus titkosítást lehet alkalmazni. Ebből a célból nyilvános kulcsú infrastruktúrát (PKI) kell alkalmazni.

4.2.21.6. Központi adattár

A központi adattárnak képesnek kell lennie az alábbiak kezelésére:

- metaadatok: az üzenetek tartalmát leíró strukturált adatok,
- elektronikus címek listája, amelyben az ezen ÁME célcsoportjába tartozó szereplők információkat vagy adatokat bocsátanak más szereplők rendelkezésére (ezen ÁME alapján),
- titkosítás,
- hitelesítés,
- címjegyzék („telefonkönyv”) – tartalmazza az üzenet- és adattovábbítást végzők szükséges adatait.

Amennyiben a központi adattárat a „fuvarozási telematikai alkalmazások” ÁME-vel együttesen használják, akkor kialakításának és módosításának a lehető legközelebb kell állnia a megvalósított „fuvarozási telematikai alkalmazások” ÁME-hez a legelőnyösebb szinergiák elérése érdekében.

4.2.21.7. A vonattársaság, illetve a pályahálózat-működtető kommunikációjának közös interfésze

A közös interfész minden egyes szereplő számára kötelező a vasúti átjárhatóság közösségéhez való csatlakozáshoz.

A közös interfésznek képesnek kell lennie az alábbiak kezelésére:

- a kimenő üzenetek metaadatok szerinti megformázása,
- a kimenő üzenetek aláírása és titkosítása,
- a kimenő üzenetek címezése,
- a bejövő üzenetek hitelességének ellenőrzése,
- a bejövő üzenetek dekódolása,
- a bejövő üzenetek metaadatok szerinti megfelelőségi ellenőrzése,
- a különböző adatbázisok egységes, közös elérésének kezelése.

A közös interfész minden példánya hozzáféréssel rendelkezik a kívánt adatokhoz az egyes vasúttársaságokon, pályahálózat-működtetőkön stb. belüli ÁME szerint, függetlenül attól, hogy a vonatkozó adatbázisok központiak vagy egyéniek-e. A bejövő üzenetek hitelességének ellenőrzése alapján megvalósítható az üzenetek nyugtázásának minimális szintje:

- i. pozitív nyugtázás;
- ii. negatív nyugtázás.

A közös interfész a központi adattárban lévő információt használja fel a fenti feladatok ellátására.

Amennyiben az egyik szereplő létrehozza a központi adattár helyi tükrözését, akkor saját eszközeivel biztosítania kell, hogy a helyi tükrözés a központi adattár pontos és naprakész mása legyen.

Amennyiben a közös interfészt a „fuvarozási telematikai alkalmazások” ÁME-vel együttesen használják, akkor kialakításának és módosításának a lehető legközelebb kell állnia a megvalósított „fuvarozási telematikai alkalmazások” ÁME-hez a legelőnyösebb szinergiák elérése érdekében.

4.2.22. A más közlekedési formákkal való csatlakozások kezelése

A más közlekedési formákkal való csatlakozások kezelése érdekében a következő szabványt kell alkalmazni a más utazási formáknak történő információszolgáltatásra és a velük folytatott információcserére:

- a menetrendi adatoknak a vasúttársaságok és más közlekedési formák közötti cseréje esetében: EN 12896 (Transmodel) és EN TC 278 WI 00278207 (Rögzített objektumok azonosítása a tömegközlekedésben – Identification of Fixed Objects in Public transport),
- meghatározott menetrendi adatok cseréje esetében az XML-nek a Transmodelen alapuló műszaki szabványokat és protokollokat, különösen a menetrendek valós idejű cseréjéről szóló EN 15531 („SIRI”) és a megállókkal/állomásokkal kapcsolatos adatok cseréjéről szóló EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT”) szabványokat,
- díjszabási adatok cseréje esetében: ez a szabvány még nyitott kérdés (lásd II. melléklet – Nyitott kérdések felsorolása).

4.3. A kapcsolódási pontok működési és műszaki előírásai

A „személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” alrendszer és más alrendszerek közötti kapcsolódási pontok műszaki kompatibilitási jellemzőit a következő bekezdések tartalmazzák.

4.3.1. Kapcsolódási pontok a járművek alrendszerrel

1. táblázat

Kapcsolódási pontok a járművek alrendszerrel

Kapcsolódási pont	A „személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” ÁME-referenciája	A „hagyományos vasúti járművek” ÁME-referenciája
Kijelző a vonat fedélzetén	4.2.13. Tájékoztatás a járműveken	4.2.5. Ügyfél-tájékoztatás (mozgáskorlátozott személyek)
Automatikus hangosbemondó	4.2.13. Tájékoztatás a járműveken	4.2.5. Ügyfél-tájékoztatás (mozgáskorlátozott személyek)
		4.2.5.2. Utastájékoztató rendszer

4.3.2. Kapcsolódási pontok a „fuvarozási telematikai alkalmazások” alrendszerrel

2. táblázat

Kapcsolódási pontok a „fuvarozási telematikai alkalmazások” alrendszerrel

Kapcsolódási pont	A „személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” ÁME-referenciája	A „hagyományos vasúti fuvarozási telematikai alkalmazások” ÁME-referenciája
Vonat kész	4.2.14.1. „Vonat kész” üzenet minden vonatnak	4.2.3.5. „Vonat kész” üzenet
Vonatközeledéssel kapcsolatos előjelentés	4.2.15.2. „Vonatközeledéssel kapcsolatos előjelentés” üzenet minden vonatnak	4.2.4.2. „Vonatközeledéssel kapcsolatos előjelentés” üzenet
Vonatközeledéssel kapcsolatos adatok	4.2.15.1. „Vonatközeledéssel kapcsolatos adatok” üzenet minden vonatnak	4.2.4.3. Vonatközeledéssel kapcsolatos adatok
„Vonatközeledés megszakadt” üzenet a vasúttársaságnak	4.2.16.2. „Vonatközeledés megszakadt” üzenet minden vonatnak	4.2.5.2. Vonatközeledés megszakadt
A rövid távú menetrendre vonatkozó adatok kezelése	4.2.17. A rövid távú menetrendre vonatkozó adatok kezelése minden vonat számára	4.2.2. Menetvonal-kérelem
Közös interfész	4.2.21.7. A vonattársaság, illetve a pályahálózat-működtető kommunikációjának közös interfésze	4.2.14.7. A vonattársaság, illetve a pályahálózat-működtető kommunikációjának közös interfésze
Központi adattár	4.2.21.6. Központi adattár	4.2.14.6. Központi adattár
Referenciafájlok	4.2.19.1. Referenciafájlok	4.2.12.1. Referenciafájlok

4.4. Üzemeltetési szabályok

A 3. fejezet alapvető követelményeinek fényében az ezen ÁME által érintett alrendszerre vonatkozó konkrét üzemeltetési szabályok az alábbiak:

4.4.1. Adatminőség

Az adatminőség biztosítása érdekében bármely ÁME-üzenet küldője felelős az üzenet adattartalmának az üzenetküldés időpontjában való helyességéért. Amennyiben az adatminőség biztosításának céljából a forrásadatok elérhetők az ÁME részeként biztosított adatbázisokból, az ilyen adatbázisokban lévő adatokat kell felhasználni az adatminőség biztosítására.

Amennyiben az adatminőség biztosítására szolgáló forrásadatok nem érhetők el az ezen ÁME részét képező adatbázisokból, az üzenet küldőjének saját forrásból kell megoldania az adatok minőségének ellenőrzését.

Az adatok minőségének biztosítása kiterjed a fenti leírás szerint az ezen ÁME részeként biztosított adatbázisokból származó adatokkal való összehasonlításra és indokolt esetben az adatok és üzenetek aktualitásának és folytonosságának biztosítását célzó logikai ellenőrzésekre is.

Az adatok akkor jó minőségűek, ha rendeltetésszerű használatra alkalmasak, ami azt jelenti, hogy azok:

- hibamentesek: elérhetők, pontosak, időszerűek, teljesek, összhangban vannak más forrásokkal stb.,
- a kívánt jellemzőkkel rendelkeznek: relevánsak, átfogóak, megfelelő részletességűek, könnyen olvashatók, könnyen értelmezhetők stb.

Az adatminőség fő jellemzői a következők:

- pontosság,
- teljesség,
- következetesség,
- időszerűség.

Pontosság

A kívánt információkat (adatokat) a lehető leggazdaságosabban kell begyűjteni. Ez csak akkor valósítható meg, ha az elsődleges adatokat egyetlen alkalommal rögzítik. Az elsődleges adatokat ezért a forráshoz a lehető legközelebb kell a rendszerbe juttatni, hogy teljes mértékben integrálhatók legyenek bármely későbbi feldolgozási tevékenységbe.

Teljesség

Az üzenetek elküldése előtt a metaadatok segítségével ellenőrizni kell azok teljességét és szintaxisát. Ezzel elkerülhető a szükségtelen információáramlás a hálózaton.

A metaadatok segítségével az összes bejövő üzenet teljességét is ellenőrizni kell.

Következetesség

Üzleti szabályokat kell bevezetni a következetesség biztosítása érdekében. Kerülni kell a kétszeri beírást, és egyértelműen azonosítani kell az adatok tulajdonosát.

Az ilyen üzleti szabályok végrehajtásának típusa azok összetettségétől függ. Egyszerű szabályok esetében elegendők az adatbázis megszorításai és a kiváltó okok. Az olyan összetettebb szabályok esetében, amelyek különböző táblázatok, érvényesítési eljárások adatait kívánják meg, a megvalósítás során ellenőrizni kell az adatváltozat következetességét az interfész adatok generálása és az új adatváltozat érvényessé válása előtt. Garantálni kell, hogy a továbbított adatokat érvényesítik a definiált üzleti szabályok szerint.

Időszzerűség

Fontos a megfelelő időben történő adatszolgáltatás. Amennyiben az adatok tárolása vagy az üzenetek küldése eseményvezérelt közvetlenül az informatikai rendszerből, az időszzerűség nem probléma, ha a rendszert megfelelő módon, az üzleti folyamatok igényei szerint tervezték meg. A legtöbb esetben az üzenetek küldését a kezelő kezdeményezi, vagy legalábbis a kezelő által végzett további adatbeviteltől függ. Az időszzerűségi követelmények teljesítéséhez a lehető leghamarabb el kell végezni az adatok aktualizálását annak garantálása érdekében is, hogy az üzenetek tényleges adattartalommal fognak rendelkezni, amikor azokat a rendszer automatikusan elküldi.

A lekérdezéseknek a különböző alkalmazásokra és felhasználtípusokra vonatkozó válaszüzenetét fel kell tüntetni a részletes informatikai előírásokban. A lehető leghamarabb el kell végezni az adatok mindennemű aktualizálását és cseréjét.

Az adatminőség mérőszámai

A részletes informatikai előírások meghatározzák a következő tényezők százalékban kifejezett értékeit:

- az adatok teljessége (a beírt értékkel rendelkező adatmezők százalékos aránya) és következetessége (a táblázatok/állományok/rekordok közötti egyező adatok százalékos aránya),
- az adatok időszzerűsége (a meghatározott küszöbiden belül elérhető adatok százalékos aránya),
- a kötelező pontosság (a ténylegesen tárolt adatok közül a helyes adatok százalékos aránya).

4.4.2. A központi adattár működtetése

A központi adattár funkcióit a 4.2.21.6. fejezet (Központi adattár) definiálja. Az adatminőség biztosítása céljából a központi adattárat működtető szervezetnek felelősnek kell lennie a metaadatok és a címtár aktualizálásáért és minőségéért, valamint a hozzáférés ellenőrzésének kezeléséért. Ha a metaadatok teljesek, következetesek, időszzerűek és pontosak, akkor a központi adattár ezen ÁME alkalmazása során megfelelően működik.

4.5. Karbantartási szabályok

A 3. fejezet alapvető követelményeinek fényében a jelen ÁME által érintett alrendszerre vonatkozó konkrét karbantartási szabályok az alábbiak:

A szállítási szolgáltatás minőségét még akkor is garantálni kell, ha az adatok sérültek, vagy ha az adatfeldolgozó berendezés teljesen vagy részlegesen meghibásodott. Tanácsos ezért különösen magas megbízhatósági szintű duplex rendszereket vagy számítógépeket telepíteni, és karbantartás közben biztosítani a szünetmentes működést.

A különféle adatbázisokkal kapcsolatos karbantartási szempontok a 4.2.19.2. fejezet (Az adatbázisokra vonatkozó további követelmények) 10. és 21. pontjában található.

4.6. Szakképesítés

Az alrendszer működtetéséhez és karbantartásához, illetve az ÁME megvalósításához szükséges személyzetnek az alábbi képesítésekkel kell rendelkeznie:

Az ÁME végrehajtásához nincs szükség teljesen új hardveres és szoftveres rendszerre és új személyzetre. Az ÁME követelményeinek megvalósításához csak azokat a működéssel kapcsolatos változtatásokat, korszerűsítéseket vagy funkcionális bővíteket kell elvégezni, amelyek megvalósításán a meglévő személyzet már munkálkodik. Ezért nincsenek a szakmai képesítésekre vonatkozó, meglévő nemzeti és európai szabályok melletti követelmények.

Szükség esetén a személyzet kiegészítő képzésének nem csak abból kell állnia, hogy megmutatják nekik, hogyan kezeljék a berendezéseket. A személyzet tagjainak tudniuk és érteniük kell a teljes szállítási folyamatban betöltött konkrét szerepeiket. A személyzetnek különösen a munkateljesítmény magas szintjének fenntartásának kell tudatában lennie, mivel ez döntő tényező az információk későbbi fázisban való feldolgozása szempontjából.

A vonatok összeállításához és üzemeltetéséhez szükséges szakmai képzéseket a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás ÁME határozza meg.

4.7. Egészségvédelmi és biztonsági feltételek

Az érintett alrendszer üzemeltetéséhez és karbantartásához, valamint az ÁME megvalósításához szükséges, személyzetre vonatkozó egészségvédelmi és biztonsági feltételek az alábbiak:

Nincsenek a meglévő nemzeti vagy európai egészségvédelmi és biztonsági szabályokon túlmenő követelmények.

4.8. Az engedélyezett jármű- és pályahálózat-típusok nyilvántartása

A 2008/57/EK irányelv 34. cikkének (1) bekezdése szerint „az Ügynökség a tagállamok által a Közösség vasúti hálózatán üzembe helyezett engedélyezett járműtípusokról nyilvántartást hoz létre és tart fenn”. A 2008/57/EK irányelv 35. cikkének (1) bekezdése szerint „a tagállamok biztosítják, hogy az infrastruktúra-nyilvántartást közvétegyék és naprakésszé tegyék”.

Az ilyen nyilvántartások éves aktualizálása és közzététele miatt azok nem használhatók a „személyszállítási tematikai alkalmazások” alrendszer esetében. Ennek az ÁME-nek ezért semmit sem kell feltüntetnie ezekben a nyilvántartásokban.

5. A KÖLCSONÖS ÁTJÁRHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK

5.1. Meghatározás

A 2008/57/EK irányelv 2. cikkének f) pontja szerint a „kölcsonös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek”: a berendezések olyan elemi rendszerelemei, rendszerelemcsoportjai, szerkezeti részegységei vagy egésze, amelyeket beszereltek vagy beszerelni terveznek a vasúti rendszer kölcsonös átjárhatóságát közvetlenül vagy közvetve meghatározó valamely alrendszerbe. A „rendszerelem” fogalma materiális és immateriális javakat, például szoftvert, egyaránt magában foglal.

5.2. A rendszerelemek felsorolása

A kölcsonös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek a 2008/57/EK irányelv vonatkozó rendelkezéseinek hatálya alá tartoznak.

A „személyszállítási tematikai alkalmazások” alrendszer esetében nincsenek meghatározva kölcsonös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek.

Ezen ÁME követelményeinek teljesítéséhez csak alapvető informatikai berendezésekre van szükség az átjárhatóságnak a vasúti környezetben megvalósuló különleges szempontjai nélkül. Ez mind a hardverelemek, mind az olyan alapvető szoftverek esetében érvényes, mint az operációs rendszerek és az adatbázisok. Az alkalmazási szoftver egyedi minden felhasználó oldalán, és a tényleges egyedi funkcionalitástól és igényektől függően alakítható és fejleszthető. A javasolt „alkalmazásintegrálási architektúra” azt feltételezi, hogy az alkalmazások nem feltétlenül rendelkeznek azonos belső információs modellel. A definíció szerint az alkalmazásintegrálás a függetlenül tervezett alkalmazási rendszerek együttműködtetésének folyamata.

5.3. **A rendszerelemek teljesítménye és előírásai**

Lásd az 5.2. fejezetet; nem vonatkozik a „személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” ÁME-re.

6. A RENDSZERELEMEK MEGFELELŐSÉGÉNEK ÉS/VAGY HASZNÁLATRA VALÓ ALKALMASSÁGÁNAK VIZSGÁLATA ÉS AZ ALRENDSZER HITELESÍTÉSE

6.1. **Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek**

6.1.1. *Vizsgálati eljárások*

Nem vonatkozik a „személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” ÁME-re.

6.1.2. *Modul*

Nem vonatkozik a „személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” ÁME-re.

6.2. **„Személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” alrendszer**

A 2008/57/EK irányelv II. melléklete szerint az alrendszerek strukturális és üzemeltetési területekre oszlanak. A strukturális terület ÁME-jei esetében kötelező a megfelelőség-értékelés. A „személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” alrendszer a funkcionális területhez tartozik, és ez az ÁME nem határoz meg semmilyen megfelelőség-értékelési modult.

7. VÉGREHAJTÁS

7.1. **Bevezetés**

Ez az ÁME a „személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” alrendszerrel foglalkozik. Ez az alrendszer a 2008/57/EK irányelv II. melléklete szerint funkcionális. Ezen ÁME alkalmazása ezért csak akkor alapul az új, felújított vagy korszerűsített alrendszerrel kapcsolatos elképzelésen – ahogy az a strukturális alrendszerekkel kapcsolatos ÁME-k esetében megszokott –, ha az ÁME ezt előírja.

Az ÁME megvalósítása fázisokban történik:

— első fázis: részletes informatikai előírások, irányítás és főterv,

— második fázis: fejlesztés,

— harmadik fázis: telepítés.

7.2. **Első fázis – részletes informatikai előírások, irányítás és főterv**

Az első fázisnak három célkitűzése van:

1. a közös szerkezeti elemeken és az érdekelt felek információs és kommunikációs rendszereinek összekapcsolódásán alapuló, ezen rendelet követelményeinek megfelelő adatcsererendszer (a továbbiakban „a rendszer”) meghatározása;

2. e rendszer jóváhagyása a műszaki és gazdasági megvalósíthatóság szempontjából;

3. a rendszer megvalósításához szükségesnek ítélt tevékenységek ütemtervének létrehozása, kijelölve a végrehajtás előrehaladásának a Bizottság, az Európai Vasúti Ügynökség, a tagállamok és más érdekelt felek általi nyomon követésére vonatkozó legfontosabb lépéseket.

7.2.1. *Projektirányítás az első fázisban*

A Bizottság ezen rendeletnek az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követően legfeljebb egy hónappal irányítóbizottságot hoz létre, amelynek összetétele a következő:

— a vasúti ágazat képviselői szervezetei európai szinten, a 881/2004/EK rendelet 3. cikke (2) bekezdésének meghatározása szerint („a vasúti ágazat képviselői szervezetei”),

- a menetjegy-értékesítők képviselője,
- az európai utasok képviselője,
- az Európai Vasúti Ügynökség, és
- a Bizottság.

Ezen irányítóbizottság elnöki feladatait a) a Bizottság; és b) a vasúti ágazat képviseleti szervezetei által kijelölt személy közösen látja el. A Bizottság az irányítóbizottság tagjainak közreműködésével megfogalmazza az irányítóbizottság eljárási szabályzatát, amelyet az irányítóbizottság ezt követően elfogad. A döntéseknek átláthatóknak kell lenniük, és helytálló műszaki és gazdasági indoklásnak kell kísérnie ezeket.

Az irányítóbizottság tagjai javaslatot tehetnek arra, hogy más szervezetek is részt vegyenek az irányítóbizottságban megfigyelőként, amennyiben ez műszakilag és gazdaságilag indokolható.

7.2.2. Szerepekörök és feladatok

7.2.2.1. Értékeltek felek

1. A vasúti ágazat képviseleti szervezetei által felállított, a menetjegy-értékesítők képviselőjét is magában foglaló projektcsoport az irányítóbizottság által jóváhagyott munkaprogram alapján kidolgozza a részletes informatikai előírásokat, az irányítást és a főtervet.
2. A projektcsoport létrehozza a szükséges munkacsoportokat az Európai Vasúti Ügynökségnek, a vasúttársaságoknak, a pályahálózat-működtetőknél, az állomásüzemeltetőknél, a menetjegy-értékesítők munkavállalói képviselőinek és az utasok képviselőinek a bevonásával.
3. A projektcsoport az egész projektet átláthatóan hajtja végre, a projektcsoport és a munkacsoportok minden jegyzőkönyvét, dokumentumát és benyújtandó anyagát pedig a Bizottság és az Európai Vasúti Ügynökség számára folyamatosan elérhetővé teszi.
4. A projektcsoport havonta helyzetjelentést nyújt be az irányítóbizottságnak, és teljes mértékben figyelembe veszi annak döntéseit. A helyzetjelentés szerkezetét és tartalmát az irányítóbizottság a projektindító megbeszélésen jóváhagyja.
5. A projektcsoport információkat biztosít a vasúttársaságoknak, a pályahálózat-működtetőknél, az állomásüzemeltetőknél, a menetjegy-értékesítőknek és az utasok képviselőinek, valamint kikéri a véleményüket. Különös figyelmet szentel a kisméretű, illetve a vasúti ágazat képviseleti szervezeteiben tagsággal nem rendelkező vasúttársaságoknak, tájékoztatja őket, és kikéri a véleményüket.
6. A vasúttársaságok, a pályahálózat-működtetők, az állomásüzemeltetők, a menetjegy-értékesítők és az utasok képviselői információkkal, funkcionális és műszaki szaktudásukkal támogatják a projektet, amennyiben a projektcsoport ezt igényli.

7.2.2.2. Európai Vasúti Ügynökség

1. Az Európai Vasúti Ügynökség nyomon követi és értékeli a részletes informatikai előírások, az irányítás és a főterv kidolgozását annak megállapítása érdekében, hogy a kitűzött célokat sikerült-e elérni.
2. Az Európai Vasúti Ügynökség a részletes informatikai előírásokkal, az irányítással és a főtervvel kapcsolatban ajánlást nyújt be a Bizottságnak.

7.2.2.3. Bizottság

1. A Bizottság átadja a projektcsoportnak a projektben részt vevő szervezetek listáját.

2. A Bizottság a részletes informatikai előírások, az irányítás és a főterv kézhezvétele után értékeli azokat az Európai Vasúti Ügynökség ajánlása alapján, és az értékelés tartalma alapján megteszi a jelenlegi ÁME módosításához szükséges lépéseket.
3. A Bizottság a 2008/57/EK irányelv 29. cikkének (1) bekezdésével összhangban létrehozott bizottságon keresztül fogja tájékoztatni a tagállamokat.

7.2.3. *Benyújtandó anyagok*

A részletes informatikai előírások bemutatják a rendszert, valamint világosan és egyértelműen ismertetik, hogy az hogyan teljesíti a személyszállítási telematikai alkalmazásokra vonatkozó ÁME követelményeit. Ilyen előírások kidolgozása megköveteli a személyszállítási telematikai alkalmazásokra vonatkozó ÁME megvalósítási folyamatát alátámasztó lényeges műszaki, üzemeltetési, gazdasági és intézményi kérdések módszeres elemzését. A benyújtandó anyagok tartalmazzák a következőket:

1. A funkcionális, műszaki és teljesítési előírások, a kapcsolódó adatok, a kapcsolódási pontra vonatkozó, a biztonsági és a minőségbeli követelmények.
2. A rendszer átfogó architektúrájának a körvonalai. Ismerteti a szükséges rendszerelemek interakciójának és kompatibilitásának módját. Ennek alapja az örökölt informatikai eszközök integrálására, valamint a szükséges funkciók és teljesítmény biztosítására alkalmas rendszerkonfigurációk elemzése.

A főterv a következőket tartalmazza:

1. A rendszer megvalósításához szükséges tevékenységek azonosítása.
2. Az érdekelt felek információs és kommunikációs rendszereinek jelenlegi keretéből magába a rendszerbe történő migrációra vonatkozó terv, amely magában foglalja azokat a fázisokat, amelyek hozzájárulnak a köztes, ellenőrizhető, kézzelfogható eredmények eléréséhez.
3. A legfontosabb lépéseket tartalmazó részletes terv.
4. A főterv kritikus fázisaival kapcsolatos kockázatelemzés.
5. A rendszer telepítésével és üzemeltetésével kapcsolatos életciklusbeli összköltségek felbecslése, valamint az abból következő befektetési terv és költség-haszon elemzés.

Az irányítás magában foglalja azoknak a megfelelő irányítási struktúráknak, módszereknek és eljárásoknak az azonosítását, amelyek elősegítik a rendszer kifejlesztését, érvényesítését, az azt követő telepítését, üzemeltetését és kezelését a teljes élettartama során (beleértve az ezen ÁME rendelkezéseinek értelmében érintett felek közötti viták rendezését is).

7.2.4. *Legfontosabb lépések*

1. A projektcsoporthoz és az irányítóbizottság közös projektindító megbeszélését a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követően legfeljebb két hónappal kell megtartani.
 - a) A projektcsoporthoz és az irányítóbizottság közös projektindító megbeszélésén ismerteti a projekt leírását és munkaprogramját, beleértve az ütemtervet is. A projektleírás tisztázza a feladatokat, a projektszervezést, a szerepeket és a feladatokat, valamint a projekt által alkalmazott módszert, beleértve az érdekelt felekkel folytatott megbeszélést és a nekik nyújtott tájékoztatást.
 - b) A projektcsoporthoz és az irányítóbizottság közös projektindító megbeszélésén megvitattja, majd megállapítja a 7.2.2.1. szakaszban említett havi helyzetjelentés és közbenső jelentés tartalmát és részletességét.

2. A projektcsoporthoz legfeljebb öt hónappal a projektindító megbeszélés után benyújtja a közbeszámoló jelentést az irányítóbizottságnak.
3. A benyújtandó anyagokat legfeljebb tíz hónappal a projektindító megbeszélés után el kell juttatni a Bizottsághoz és az Európai Vasúti Ügynökséghez.
4. Az Európai Vasúti Ügynökség a Bizottságnak benyújtott anyagokkal kapcsolatban ajánlást fogalmaz meg a beérkezéstől számított két hónapon belül.

7.3. **2. fázis – Fejlesztés**

Az érdekelt felek ezen ÁME módosítását követően fejlesztik ki a rendszert.

7.4. **3. fázis – Telepítés**

Az érdekelt felek ezen ÁME módosítását követően telepítik a rendszert.

7.5. **Változáskezelés**

7.5.1. *Változáskezelési eljárás*

Változáskezelési eljárásokat kell kidolgozni a változás költségeinek és hasznainak megfelelő elemzése és a változások ellenőrzött módon való megvalósítása érdekében. Az Európai Vasúti Ügynökség meghatározza, bevezeti, támogatja és kezeli ezeket az eljárásokat, amelyek a következőket tartalmazzák:

- a változást megindokoló műszaki korlátozások azonosítása,
- annak megállapítása, hogy ki a felelős a változást megvalósító eljárásokért,
- a végrehajtandó változások érvényesítési eljárása,
- a változáskezelésre, a kiadásra, az áttérésre és a hatálybaléptetésre vonatkozó politika,
- a részletes előírások kezelésével és azok minőségének biztosításával és konfigurációkezelésével kapcsolatos feladatok meghatározása.

A Változáskezelési Tanácsot (CCB) az Európai Vasúti Ügynökség, a vasúti ágazatnak, a menetjegy-értékesítőknek és az utasoknak a képviselői szervezetei, valamint a tagállamok alkotják. A felek efféle társulásának biztosítása kell a végrehajtandó változások perspektíváját és azok következményeinek átfogó értékelését. A CCB végül az Európai Vasúti Ügynökség hatásköre alá kerül.

7.5.2. *Konkrét változáskezelési eljárás az Európai Vasúti Ügynökség által közzétett műszaki dokumentációkhoz*

Az ezen ÁME 4. fejezetében idézett és e rendelet III. mellékletében felsorolt műszaki dokumentációkat (a nyílt kérdésekhez kapcsolódó szabványok kivételével) az Európai Vasúti Ügynökség tette közzé a 2008/57/EK irányelv 5. cikke (8) bekezdésének megfelelően.

Az ezen műszaki dokumentációkra vonatkozó változáskezelést az Európai Vasúti Ügynökség határozza meg az alábbi kritériumok szerint:

1. A műszaki dokumentációk megváltoztatása iránti kérelmeket a nemzeti biztonsági hatóságokon, a vasúti ágazatnak a 881/2004/EK rendelet 3. cikke (2) bekezdésének meghatározása szerint, európai szinten működő képviselői szervezetein, a menetjegy-értékesítők képviselőjén vagy a műszaki dokumentációk alapjául szolgáló előírásokat eredetileg kidolgozó szervezeteken keresztül kell benyújtani.
2. Az Európai Vasúti Ügynökség összegyűjti és tárolja a változtatás iránti kérelmeket.

3. Az Európai Vasúti Ügynökség átadja a változtatás iránti kérelmeket a megfelelő munkacsoportjának, amely értékeli azokat, majd javaslatot készít, adott esetben gazdasági értékelés kíséretében.
4. Az Európai Vasúti Ügynökség ezt követően eljuttatja a változtatás iránti kérelmet és a kapcsolódó javaslatot a Változáskezelési Tanácshoz, amely vagy jóváhagyja, vagy elhalasztja a változtatás iránti kérelmet.
5. Amennyiben a változtatás iránti kérelem nincs jóváhagyva, az Európai Vasúti Ügynökség vagy elküldi a kérelmezőnek az elutasítás okát, vagy további információkat kér a változtatás iránti kérelem tervezetével kapcsolatban.
6. A változtatás iránti kérelem jóváhagyása esetében sor kerül a műszaki dokumentáció módosítására.
7. A módosított műszaki dokumentációt annak közzététele előtt el kell juttatni a Bizottsághoz a változtatás iránti kérelem és annak gazdasági értékelése kíséretében.
8. A Bizottság folyamatosan tájékoztatja a tagállamokat a 2008/57/EK irányelv 29. cikkének (1) bekezdése szerint létrehozott bizottságon keresztül.
9. A műszaki dokumentáció új változatát és a jóváhagyott változtatás iránti kérelmet közzé kell tenni az Európai Vasúti Ügynökség honlapján.

Amennyiben a változáskezelés olyan elemeket érint, amelyek a „fuvarozási telematikai alkalmazások” ÁME-n belül közös használatban vannak, akkor a végrehajtandó változtatásoknak a lehető legközelebb kell állnia a megvalósított „fuvarozási telematikai alkalmazások” ÁME-hez a legelőnyösebb szinergiák elérése érdekében.

7.6. Egyedi esetek

7.6.1. Bevezetés

Az alábbi különleges esetekben a következő különös rendelkezések megengedettek:

- a) „P” esetek: állandó esetek;
- b) „T” esetek: ideiglenes esetek, ahol ajánlott a tervezett rendszernek a 2020-ig történő bevezetése (a 884/2004/EK határozattal ⁽¹⁾ módosított, a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozatban ⁽²⁾ kitűzött cél).

7.6.2. A különleges esetek felsorolása

Ezen ÁME esetében nincsenek különleges esetek.

8. SZÓJEGYZÉK

Az e szójegyzékben szereplő meghatározások az ebben az ÁME-ben használt fogalmakra vonatkoznak.

Kifejezés	Meghatározás
Hozzáférést kérő fél	Vagy engedéllyel rendelkező vasúttársaság, vagy olyan másik fél a tagállamok által jóváhagyott mértékben, amely a területükön kereskedelmi vagy közszolgálati vasúti szolgáltatás üzemeltetése érdekében menetvonalhoz kíván jutni a meglévő menetrendben. Ilyen jóváhagyással rendelkező felek lehetnek például hatóságok vagy egyéb, hozzáférési szerződéssel rendelkező felek. Vagy ilyen felekből álló nemzetközi csoport, más néven kérelmező csoport vagy hozzáférést kérő felek csoportja

⁽¹⁾ HL L 167., 2004.4.30., 1. o.

⁽²⁾ HL L 228. 1996.9.9., 1. o.

Kifejezés	Meghatározás
ACID	Atomicity, Consistence, Isolation, Durability (atomitás, következetesség, elszigeteltség, tartósság) Ez a valamennyi tranzakció által biztosított négy fő jellemző: Atomitás. A legalább két diszkrét információt tartalmazó tranzakcióban vagy mindkét információt végrehajtják, vagy egyiket sem. Következetesség. A tranzakciók vagy új és érvényes adatállapotokat hoznak létre, vagy bármilyen hiba esetében az összes adatot visszaállítják a tranzakció megkezdése előtti állapotba. Elszigeteltség. A folyamatban lévő, de még végre nem hajtott tranzakciók elszigetelve maradnak minden más tranzakciótól. Tartósság. A rendszer még hiba vagy a rendszer újraindítása esetében is úgy tárolja a végrehajtott adatokat, hogy azok a megfelelő állapotban legyenek elérhetők. Az ACID koncepciót az ISO/IEC 10026-1:1992 4. szakasza írja le. E jellemzők mindegyike mérhető egy viszonyítási alap mellett. Általában véve azonban a tranzakciókezelőt vagy -figyelőt úgy tervezik, hogy eleget tegyen az ACID koncepciónak. A megosztott rendszerekben az ACID elérésének egyik pontja egy kétfázisú végrehajtás (2PC), amely biztosítja, hogy vagy az összes érintett helynek végre kell hajtania a tranzakció befejezését, vagy egyiknek sem, és a tranzakciót visszaállítják
Érkezési dátum/idő, tényleges	A szállítóeszköz érkezésének tényleges dátuma (és időpontja)
Érkezési dátum/idő, várható	A szállítóeszköz érkezésének az aktuális előjelentésen alapuló dátuma (és időpontja)
Érkezési dátum/idő, tervezett	A szállítóeszköz érkezésének a menetrendben szereplő dátuma (és időpontja)
Érkezési késés, várható	A várható érkezési dátum/idő és a tervezett érkezési dátum/idő közötti időbeli eltérés
Érkezési késés, tényleges	A tényleges érkezési dátum/idő és a tervezett érkezési dátum/idő közötti időbeli eltérés
Belátás szerint	A vasúttársaság tapasztalata és szükséglete alapján dönt
Hozzárendelő rendszer	Az azon szállítási szolgáltatások katalógusát tartalmazó elektronikus rendszer, amelyekre a forgalmazó a szállítási szolgáltatató engedélyével úti okmányokat állíthat ki
Hozzárendelő	Hozzárendelő rendszert kezelő társaság. Lehet fuvarozó
Meghatalmazott állami szerv	Olyan hatóság, amelynek jogszabályban foglalt kötelessége vagy joga, hogy a nyilvánosságot utazási információkkal lássa el, és amely a rendelet 30. cikke (1) bekezdésének értelmében az 1371/2007/EK rendelet végrehajtásáért felelős
Elérhetőség	Olyan információ (szállítási szolgáltatás, ajánlattípus, díjszabás, egyéb szolgáltatás), amely az utasok számára adott időpontban, adott vonattal kapcsolatban megszerezhető. Nem összekeverendő az ajánlattal, amely azt jelenti, hogy a tervezés kezdeti szakaszában felkínált szállítási szolgáltatást, ajánlattípust, díjszabást és egyéb szolgáltatást teljesen kiárusíthatják, ezért az utasok számára adott időpontban, adott vonattal kapcsolatban nem hozzáférhető
Alapvető paraméter	Minden szabályozási, műszaki vagy üzemeltetési feltétel, amely elengedhetetlenül fontos az átjárhatóság szempontjából, és amely a 21. cikk (2) bekezdésében előírt eljárásnak megfelelő döntést igényel, mielőtt a közös képviseleti testület elkészítené az ÁME-k bármely tervezetét
Jegykiadás (értékesítés)	Menetjegy értékesítése foglalással vagy anélkül
Fuvarozó	Az a szerződéses vasúttársaság, amellyel az utas szállítási szerződést kötött, vagy több egymást követő vasúttársaság, amelyek e szerződés értelmében felelősek lehetnek

Kifejezés	Meghatározás
Fuvarozó, társas	Olyan fuvarozó, amely a szállítási szolgáltatás üzemeltetése céljából együttműködési megállapodást kötött egy vagy több fuvarozóval
Fuvarozó, önálló	Olyan fuvarozó, amely más fuvarozóktól függetlenül üzemeltet szállítási szolgáltatást
Csatorna	Az a mód (például jegykiadó automata, vonaton elhelyezett közvetítő eszközök, nyilvános internetes szolgáltatások, telefonos értékesítés, mobiltelefonos jegyvásárlás), amellyel a vasúttársaság szolgáltatást (információ, jegyértékesítés, jegyvisszaváltás, válasz a panaszokra stb.) nyújt az utasnak
Kocsiazonosító	A kocsi egyedi azonosító száma
Bizottság	Az Európai Bizottság
COTS-termék	Kereskedelmi forgalomba hozott késztermékek
Ügyfél	A személy, aki saját magának vagy egyéb személy(ek)nek vasúti terméket szándékozik vásárolni, vásárol vagy vásárolt. Személye ebből kifolyólag eltérhet az utasétól
Dekódolás	A titkosított üzenetek visszaalakítása azok eredeti formájába
Késés	Az utas közzétett menetrend szerinti érkezési idejeként megjelölt időpont és tényleges vagy várt érkezésének időpontja közötti különbség
Delta eltérés	A működés során felmerülő „késés vagy időelőttiség” a lefoglalt tervezett időhöz képest
Indulási idő/dátum, tényleges	A szállítóeszköz indulásának tényleges dátuma (és időpontja)
Indulási dátum/idő, várható	A szállítóeszköz indulásának az aktuális előjelentésen alapuló dátuma (és időpontja)
Indulási idő/dátum, tervezett	A szállítóeszköz indulásának a menetrendben szereplő dátuma (és időpontja)
2008/57/EK irányelv	Az Európai Parlament és a Tanács 2008. június 17-i 2008/57/EK irányelve a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról
Indulási késés, tényleges	A tényleges indulási dátum/idő és a tervezett indulási dátum/idő közötti időbeli eltérés
Indulási késés, várható	Az indulási dátumtól/időtől való eltérés és a várható indulási dátum/idő
Kijelző	Az utasok tájékoztatására szolgáló, változtatható kijelző készülék az állomásokon, illetve a vonatok külső vagy belső felületén
Forgalmazó	Olyan vállalkozás, amely jogi és műszaki lehetőséget biztosít vasúti termékek értékesítéséhez a jegykibocsátóknak, vagy internetes lehetőséget biztosít vasúti termékek vásárlásához az ügyfeleknek. A forgalmazó emellett az utazók igényének megfelelően a különböző fuvarozók által az indulási és célállomás között megtett útszakaszoknak teljes útvonallá való összeállításával is kínálhat szolgáltatásokat a kibocsátónak. A forgalmazó lehet fuvarozó
Belföldi utazás	Olyan utazás, amely során az utasok nem lépik át az adott tagállam határát
Belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatás	Olyan vasúti személyszállítási szolgáltatás, amely nem jár az adott tagállam határának átlépésével
Titkosítás	Az adatok kódolása
ERA	Lásd: Európai Vasúti Ügynökség

Kifejezés	Meghatározás
Alapvető követelmények	Azok a 2008/57/EK irányelv a III. mellékletében ismertetett feltételek, amelyeknek a transzeurópai vasúti rendszernek, az alrendszereknek és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő szerelemeknek, köztük a kapcsolódási pontoknak meg kell felelniük
ETA	A vonat célállomásra történő érkezésének várható ideje
ETH	A vonat (egyik pályahálózat-működtetőtől a másiknak történő) átadásának a várható ideje
ETI	A vonat (két vasúttársaság közötti) váltásának a várható ideje
Európai Vasúti Ügynökség	Az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló, 2004. április 29-i 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel létrehozott Ügynökség
Menetdíj	A szállításért vagy a szolgáltatásért fizetendő díj
Előjelentés	Adott esemény (például vonat érkezése, indulása vagy elhaladása) legjobb előzetes megítélése
Előjelentési pont	Az a pont, amelyre az előjelentés vonatkozik. Érkezéssel, indulással, áthaladással vagy átadással kapcsolatos információkat tartalmazhat
Külföldi vasúti személyszállítási szolgáltatás	Olyan vasúti személyszállítási szolgáltatás, amelyet attól az országtól eltérő országban hajtanak végre, amelyben azt az utas megvásárolta
Külföldi értékesítés	Menetjegy értékesítése olyan jegykibocsátó által, amely nem tartozik azon fuvarozó(k) közé, amely(ek) a vonatot a jegy felhasználásának helyén üzemelteti(k). A kibocsátó a fuvarozó(k)tól eltérő országban található
FTP	Fájlátviteli protokoll. Az állomások TCP/IP-hálózatban lévő számítógépes rendszerek közötti átvitelének protokollja
Teljesítés	Az a folyamat, amely során a termék eljut az ügyfélhez a vásárlás után
Általános fuvarozási feltételek	A fuvarozóra vonatkozó feltételek az egyes tagállamokban hatályos általános feltételek vagy díjszabás formájában vannak jelen, amelyek a fuvarozási szerződés megkötésével annak szerves részévé válnak
Globáldíjas vonat	Olyan vonat, amelyen az utas csak globáldíjas jegy vásárlásával utazhat
Átadási pont	Az a pont, ahol a felelősség átkerül az egyik pályahálózat-működtetőtől a másikhoz
HTTP	Hiperszöveg-átviteli protokoll. Az internetes kiszolgálókhoz való kapcsolódásra használt kliens-, illetve szerverprotokoll
PM	Minden olyan szervezet vagy vállalkozás, amely elsősorban a vasúti infrastruktúra létrehozásáért és fenntartásáért felelős. Ebbe beletartozhat a forgalomirányító és a biztonsági rendszerek működtetése is. A pályahálózat-működtető funkciói egy hálózaton vagy annak egy részén megoszthatók több szervezet vagy vállalkozás között
Pályahálózat-működtető (PM)	Lásd: PM
Integrált foglalási jegy – IFJ	Kizárólag a meghatározott vonatra a meghatározott napon/idejűpontban érvényes vonatjegy. Az integrált foglalási jegy csak az értékesítési terminál és az adott vonatra kiterjedő hozzárendelő rendszer között lebonyolított internetes tranzakció segítségével értékesíthető

Kifejezés	Meghatározás
Fuvarozók közötti váltás	Az irányítás átadása egyik vasúttársaságtól a másiknak gyakorlati üzemeltetési, biztonsági és felelősségi okokból. Például: — egymást követő vasúttársaságok, — vonatok fuvarozásteljesítési segédvel, — információcsere a vasúttársaságok között
Váltási pont	A vonat feletti ellenőrzés egyik vasúttársaságtól a másiknak történő átadásának a helye. A vonatközlekedés tekintetében a vonatot az egyik vasúttársaságtól átveszi a következő útszakasz menetvonalát birtokoló másik vasúttársaság
Közbenső pont	Az a hely, amely meghatározza egy útszakasz kiindulási és végpontját. Ez lehet például váltási, átadási vagy kezelési pont
Nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatás	Olyan vasúti személyszállítási szolgáltatás, amely legalább egy tagállam határának az átlépésével jár
Nemzetközi utazás	Olyan utazás, amely során az utasok legalább egy tagállam határát átlépik
Nemzetközi értékesítés	Nemzetközi utazásra szóló menetjegy értékesítése
A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek	A berendezések olyan alapvető rendszerelemei, rendszerelemcsoportjai, szerkezeti részegységei vagy egésze, amelyeket beépítettek vagy beépíteni terveznek a transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát közvetlenül vagy közvetve meghatározó valamely alrendszerbe. A rendszerelem fogalma materiális és immateriális javakat, például szoftvert, egyaránt magában foglal
IP	Internetprotokoll
Kibocsátó	Menetjegyeket árusító és azok ellenértékét beszedő vállalkozás. Lehet fuvarozó és/vagy forgalmazó. A kibocsátó a menetjegyen kóddal és lehetőség szerint logóval feltüntetett vállalkozás
Utazás	Az utas (vagy együtt utazó utasok) szállítása „A” helyről „B” helyre
Utazástervező	Utazással kapcsolatos megoldások felkínálására képes informatikai rendszer. Az utazással kapcsolatos megoldás egy vagy több olyan kereskedelmi szállítási szolgáltatás, amely választ jelent az alábbi kérdésre: „hogyan juthatok el „A” helyről „B” helyre az adott indulási/érkezési dátum és idő esetében?”. A kérdés tartalmazhat további, összetettebb követelményeket, például „a leggyorsabban”, „a legolcsóbban”, „átszállás nélkül” stb. Az utas különböző információforrások igénybevételeivel maga is összeállíthatja az utazással kapcsolatos megoldásokat, de az utazástervező is javaslatokat tehet neki
Üzemben tartó	Az a személy, aki a jármű tulajdonosaként vagy a felette való rendelkezési jogánál fogva gazdaságilag tartósan hasznosít egy közlekedési eszközt, és ekként szerepel a járműnyilvántartásban
Mozdonyazonosító	A vontatójármű egyedi azonosító száma
Elérhetővé tenni	Információk vagy adatok közzététele a hozzáférés szabályozásával
Utaslistára való elektronikus feljelentkezés	Teljesítési mód, amelynek esetében az ügyfél a vásárlást (például otthon) előre elvégzi, csak megerősítést és általában hivatkozási kódot kap. Az effajta értékesítést végző vállalkozás eljuttatja az adott vonatra felvett utasok (és a hivatkozási kódok) listáját a menetjegy-ellenőrzést végző szervezethez. Az utas a vonat indulása előtt/után egyszerűen kinyilvánítja utazási szándékát a menetjegy-ellenőrzést végző szervezetnek. A menetjegy-ellenőrzést végző szervezet megvizsgálja, hogy az utas felszállhat-e a vonatra, illetve maradhat-e azon

Kifejezés	Meghatározás
Piaci ár	Lásd: Globáldíj
Metaadatok	Ez a fogalom az adatokkal kapcsolatos adatokat jelenti. A vállalati információs rendszerekben lévő adatokra, szoftveres szolgáltatásokra és más összetevőkre utal. Típusaikat tekintve a metaadatok lehetnek normál adatdefiníciók, a helyre és útválasztásra vonatkozó adatok és a szinkronizálás kezelése a megosztott adatok elosztása esetében
Bejelentett szervezetek	Azok a szervezetek, amelyek felelősek a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségi vagy használatra való alkalmassági értékeléséért és az alrendszerek EK-hitelesítési eljárásának értékeléséért
NIFJ-vonat	Olyan vonat, amelyre az utas nemzetközi vagy külföldi értékesítés esetében, nem integrált foglalási jegy vásárlását követően felszállhat
NIFJ	Nem integrált foglalási jegy: nemzetközi vagy külföldi értékesítésre szánt vonatjegyek, amelyeket a kibocsátó helyben, a hozzárendelő rendszerrel folytatott tranzakció nélkül kiállíthat. A nem integrált foglalási jegyek mindig nyitott jegyek, tehát a szállítási szerződés a jegyen feltüntetett útvonalon közlekedő minden NIFJ-vonatra érvényes a meghatározott érvényességi időtartam alatt. Nem integrált foglalási jegyek kiállításához a kibocsátónak szüksége van az indulási és célállomás közötti útszakaszok listájára („sorozat”) és az utazás távolságának megfelelő árat tartalmazó táblázat(ok)ra. A helyfoglalást a menetjeggyel együtt lehet (bizonyos esetekben kell) megvásárolni
Ajánlat	Lásd: Elérhetőség
Hivatalos honlap	A társaság hivatalos honlapja, amelyen kereskedelmi információkat tesz közzé az ügyfelek számára. A honlapnak gépi olvasásra alkalmasnak kell lennie a webtartalmak hozzáférhetőségére vonatkozó iránymutatások szerint
Egyablakos („One Stop Shop”) rendszer	A vasúti ügyfelek számára az alábbi célokból egyetlen kapcsolattartási pontot biztosító vasúti pályahálózat-működtetők nemzetközi partnersége: meghatározott vasúti menetvonalak igénylése a nemzetközi árufuvarozásban, a teljes vonat mozgásának figyelemmel kísérése, általában a vágányok elérési díjának számlázása a pályahálózat-működtetők nevében
Utas	A személy, aki egy vagy több vasúttársaság szállítási és egyéb szolgáltatásainak igénybevételevel szándékozik utazni, utazik vagy utazott. Személye eltérhet az ügyféltől (lásd: Ügyfél)
Menetvonal	A vonatnak egy adott időintervallumban két hely közötti közlekedéséhez szükséges infrastruktúra-kapacitás (az idő és tér viszonylatában definiált útvonal).
Menetvonal-szám	A meghatározott menetvonal száma
Díjfizetés	Pénzösszeg eljuttatása egyik féltől (például ügyfél) a másikhoz (például forgalmazó). A díjfizetés szállítási vagy egyéb szolgáltatás igénybevétele céljából történik
Azonos szintű (peer-to-peer)	A rendszerek és alkalmazások olyan csoportjára vonatkozik, amelyek megosztott erőforrásokat alkalmaznak valamely kritikus funkció decentralizált módon történő végrehajtására
Mozgáskorlátozott személy (PRM)	Bárki, akinek mozgásképesége a közlekedés során bármilyen fizikai (érzék- vagy mozgásszervi, állandó vagy időleges) fogyatékoság, értelmi fogyatékoság vagy sérülés, vagy más fogyatékosághoz vezető ok, illetve kor miatt korlátozott, és akinek helyzete kellő figyelmet igényel, és szükségessé teszi az összes utas rendelkezésére álló szolgáltatás hozzáigazítását az érintett személy egyéni igényeihez
Peron	A vonatról való leszállásra, illetve a vonatra való felszállásra szolgáló terület az állomáson
Elsődleges adat	Az üzenetek referenciaadatainak beviteléhez vagy a funkciók működéséhez és a származtatott adatok kiszámításához szükséges kiindulási adatok
PRM	Lásd: Mozgáskorlátozott személy

Kifejezés	Meghatározás
Termék	Meghatározott szolgáltatásokat (például gyorsaság, kerékpártárolás, mozgáskorlátozott személyek elhelyezése, fekvőkocsik és/vagy hálókocsik, étkezőkocsik, ételviteli lehetőségek stb.) megszabott áron és esetleg sajátos feltételek mellett kínáló vonat
Közzétenni	Információk vagy adatok közzététele a hozzáférés korlátozása nélkül.
Vasúti rendszer	(Azaz a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer), a hagyományos és a kombinált vasúti közlekedés céljára épített vagy korszerűsített transzeurópai közlekedési hálózatnak a 2008/57/EK irányelv I. mellékletében ismertetett struktúrája, amely vasútvonalakból és helyhez kötött berendezésekből, illetve az adott infrastruktúrán való közlekedésre tervezett járművekből áll
Vasúttársaság	Bármely olyan magán- vagy közvállalkozás, amelynek fő üzleti tevékenysége vasúti áru- és/vagy személyszállítási szolgáltatások nyújtása azzal a kikötéssel, hogy a vontatást e vállalkozásnak kell biztosítania; ide értendők a csak vontatást biztosító társaságok is
Szokványos hosszúságú, illetve rövid távú eljárások	A szokványos hosszúságú eljárás végrehajtására legalább egy hét áll rendelkezésre. A rövid távú eljárás végrehajtására kevesebb mint egy hét áll rendelkezésre
Jelentési pont	Vagy a pályahálózat-működtető által (kizárólag) vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok közlésére használt áthaladási pont, vagy az a pont, amelyben létrejön az előjelentés
Adattár	Az adatbázishoz vagy adatszótárhoz hasonló adattárolási mód, azonban általában egy átfogó információkezelési rendszerkörnyezetet ölel fel. Nem csak az adatstruktúrák (pl. egységek és elemek) leírásait kell tartalmaznia, hanem a vállalat, az adatképernyők, a jelentések, a programok és rendszerek számára érdekes metaadatokat is
Helyfoglalás	Szolgáltatás (szállítás vagy segítségnyújtás) igénybevételére jogosító, papír- vagy elektronikus formátumú engedély, az előzetesen megerősített, személyre szabott szállítási megállapodásnak megfelelően
Helyfoglalási rendszer	Az utazással kapcsolatos adatok tárolására és visszakeresésére, valamint tranzakciók lefolytatására szolgáló számítógépes rendszer. A helyfoglalási rendszer képes valós időben pontos leltárt tartani, és hozzáférhető az ügynökök/forgalmazók számára világszerte
Kiskereskedő	Olyan személy vagy vállalkozás, amely az ügyfélnek vasúti szolgáltatásra szóló, foglalást tartalmazó vagy foglalás nélküli jegyet értékesít. A kiskereskedő lehet vasúttársaság (ügynök) vagy elismert utazási iroda
Útvonal	A kiindulási pont és a célállomás között megteendő út
Útszakasz	Az út egy része
VT	Lásd: Vasúttársaság
Értékesítés	Lásd: Jegykiadás
Szolgáltatás	Lásd: Szállítási szolgáltatás
Szolgáltató	A személyszállítással kapcsolatos szolgáltatások nyújtásáért felelős jogalany
Kell	A definíció az előírás abszolút követelménye
Rövid távú eljárások	Lásd: Szokványos hosszúságú, illetve rövid távú eljárások

Kifejezés	Meghatározás
Rövid határidejű menetvonal-kérelem	A 2001/14/EK irányelv 23. cikke szerinti egyedi, más szállítási vagy üzemeltetési igények miatti menetvonal-kérelem
SQL	Strukturált lekérdezési nyelv Az IBM által kifejlesztett, majd az ANSI és az ISO által szabványosított nyelv, amelyet a relációs adatbázisban lévő adatok létrehozására, kezelésére és visszakeresésére használnak
Érdekelt felek	A vasúti szolgáltatás nyújtásában megalapozott érdekeltséggel rendelkező személyek vagy szervezetek, például: — vasúttársaság, — a mozdony szolgáltatója, — a kocsik szolgáltatója, — a mozdonyvezető, illetve a vonatszemélyzet szolgáltatója, — pályahálózat-működtető (PM), — járműparkkezelő, — a komp szolgáltatója, — munkavállaló, — menetjegy-értékesítő, — utas
Állomás	Olyan vasúti létesítmény, ahol a személyszállító vonatok megkezdhetik útjukat, megállhatnak vagy befejezhetik útjukat
Állomásüzemeltető	A vasútállomás vezetéséért felelős tagállami szervezeti egység, amely egyben az infrastruktúra-működtető is lehet
Fuvarozásteljesítési segéd	Olyan vasúttársaság, amely nem kötött szállítási szerződést az utassal, de amelyre a szerződést kötő vasúttársaság egészben vagy részben rábízta a vasúti szállítás teljesítését
Díjszabás	Az adott napon adott az indulási és a célállomás közötti útszakaszon közlekedő vonatra érvényes menetdíjak összessége. A díjszabási tételeket különböző szempontok alapján lehet csoportosítani (például általános menetdíjak, csoportos utazás menetdíjai stb.)
TCO	A menetjegy-ellenőrzést végző szervezet (Ticket Controlling Organisation). Az utasok menetjegyeinek ellenőrzésére felhatalmazott szervezet. Legtöbbször a fuvarozó. A menetjegy-ellenőrzést végző szervezet szükség esetén eljuttatja a forgalmazókhöz az otthon kinyomtatott nemzetközi vasúti jegyre vonatkozó biztonsági tanúsítványokat
Műszaki dokumentáció	Az Európai Vasúti Ügynökség által a 2008/57/EK irányelv 5. cikke (8) bekezdésének megfelelően közzétett műszaki dokumentációk
Átjárhatósági műszaki előírás	A 2008/57/EK irányelvvel összhangban elfogadott előírás, amely az alapvető követelményeknek való megfelelés és a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának biztosítása érdekében az egyes alrendszereket és alrendszerreszteket szabályozza
TETA	Lásd: Várható vonatérkezési idő
Harmadik fél	Olyan magán- vagy közvállalkozás, amely nem vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető, de a szolgáltatásoknak/szállítási szolgáltatásoknak alárendelt vagy azokhoz kapcsolódó szolgáltatásokat nyújt
Átszállójegy	Egy vagy több vasúttársaság által működtetett, egymást követő vasúti szolgáltatások igénybevételére jogosító szállítási szerződést képviselő menetjegy vagy menetjegyek
Menetjegy	Olyan materiális vagy immateriális regisztráció, amely feljogosítja az utast arra, hogy egy vagy több vasúttársaság által kínált egy vagy több kereskedelmi vasúti szolgáltatást szerződészerűen igénybe vegyen
Menetjegykiadás induláskor	Teljesítési mód, amelynek esetében az ügyfél a vásárlást (például otthon) előre elvégzi, a jegyet pedig az indulási állomáson, a jegypénztárnál vagy a jegykiadó automatánál veszi át

Kifejezés	Meghatározás
Menetjegy-értékesítő	A vasúti szállítási szolgáltatások olyan kiskereskedelmi forgalmazói, amelyek a vasúttársaság nevében vagy saját számlára szállítási szerződéseket kötnek és menetjegyeket árúsítanak
Menetrend	A vasúttársaság által kínált kereskedelmi szállítási szolgáltatások listája egy adott időintervallumban
TOD	Lásd: Menetjegykiadás induláskor
Utazásszervező	A vasúttársaságtól eltérő szervező vagy közvetítő, a 90/314/EGK irányelv 2. cikkének 2. és 3. pontja értelmében
Várható vonatérkezési idő	A vonat várható érkezési ideje egy meghatározott ponthoz, pl. átadási, váltási ponthoz vagy a célállomásra
Menetvonal	A vonat időben és térben meghatározott útvonala
Vonatközlekedés megszakadt	A vonat továbbhaladásának időpontja a helyi körülmények alapján az adott pillanatban az érintett felek számára nem ismert. A pályahálózat-működtető a vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentési üzenetet küld, amennyiben tud a késésről
Transzeurópai vasúthálózat	A 2008/57/EK irányelv 1. mellékletében meghatározott vasúthálózat
Szállítási szerződés	Ellenszolgáltatás fejében vagy térítésmentesen teljesítendő fuvarozásról szóló szerződés a vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő és az utas között, amely egy vagy több szállítási szolgáltatásra vonatkozik
A szállítás módja	Bármely, az utasok szállítására alkalmas jármű (vonat, repülőgép, autóbusz stb.)
Szállítási szolgáltatás	Olyan kereskedelmi vagy közszolgáltatási szerződés keretében végzett, vasúttársaság által nyújtott szállítási szolgáltatás, amely két vagy több helyet köt össze nyilvános menetrend szerint. A szállítási szolgáltatást alapesetben meghatározott szállítási mód segítségével hajtják végre
Szállítási szolgáltató	Olyan magán- vagy közvállalkozás, amely belföldi vagy külföldi személyforgalomban személyszállításra jogosult. A szállítási szolgáltató elfogadja a forgalmazóinak az elismert árusítóhelyein kiállított úti okmányait. A szerződéses fuvarozó szerepét tölti be, amellyel az utas szállítási szerződést kötött. A szállítási szolgáltatás részleges vagy teljes végrehajtásával meg lehet bízni fuvarozásteljesítési segédet is
ÁME	Lásd: Átjárhatósági műszaki előírás
XML	Bővíthető jelölőnyelv
XQL	Kiterjesztett strukturált lekérdezési nyelv

II. MELLÉKLET

A NYITOTT KÉRDÉSEK FELSOROLÁSA

A 2008/57/EK irányelv 5. cikkének (6) bekezdésével összhangban azonosított nyitott kérdések a következők:

Szakasz	Nyitott kérdések
4.2.2.1.	Az eljárásra vonatkozó műszaki dokumentáció és a belföldi értékesítés során alkalmazott díjszabási adatokat illetően felhasznált információk
4.2.10.	A termékek terjesztésével kapcsolatos biztonsági elemek kezelésére vonatkozó szabvány
4.2.11.2.	A „Menetjegykiadás induláskor” és az „Utaslistára való elektronikus feljelentkezés” európai szabványa
4.2.11.3.	A menetjegyhez és/vagy foglaláshoz kapcsolódó közvetlen teljesítési módszerekre és a belföldi értékesítés megjelenési formáira vonatkozó műszaki dokumentáció vagy szabvány
4.2.11.4.	A menetjegyhez és/vagy foglaláshoz kapcsolódó közvetett teljesítési módszerekre és a belföldi értékesítés megjelenési formáira vonatkozó műszaki dokumentáció vagy szabvány
4.2.22.	A menetdíjjal kapcsolatos információk cseréjére vonatkozó szabvány, más közlekedési formákkal való csatlakozások kezelésével összefüggésben

III. MELLÉKLET

AZ EBBEN AZ ÁME-BEN EMLÍTETT MŰSZAKI DOKUMENTÁCIÓK FELSOROLÁSA

Hivatkozás	Címke
B.1. (V1.1)	A nemzetközi vagy külföldi értékesítés során alkalmazott díjszabási adatok számítógépes előállítása és cseréje – nem integrált foglalási jegyek
B.2. (V1.1)	A nemzetközi vagy külföldi értékesítés során alkalmazott díjszabási adatok számítógépes előállítása és cseréje – integrált foglalási jegyek
B.3. (V1.1)	A nemzetközi vagy külföldi értékesítés során alkalmazott díjszabási adatok számítógépes előállítása és cseréje – különleges ajánlatok
B.4. (V1.1)	A menetrendi adatok cseréjével foglalkozó EDIFACT-üzenetek végrehajtási útmutatója
B.5. (V1.1)	Ülő-, illetve fekhelyek elektronikus foglalása, valamint úti okmányok elektronikus kiállítása – üzenetváltás
B.6. (V1.1)	Ülő-, illetve fekhelyek elektronikus foglalása, valamint szállítási okmányok elektronikus kiállítása (RCT2-szabványok)
B.7. (V1.1)	Otthon kinyomtatott nemzetközi vasúti jegy
B.8. (V1.1)	A vasúttársaságokra, a pályahálózat-működtetőkre és a vasúti szállítási láncolatban részt vevő egyéb társaságokra vonatkozó szabványos számkódolás
B.9. (V1.1)	A helyek szabványos számkódolása
B.10. (V1.1)	A mozgáskorlátozott személyeknek nyújtott segítség elektronikus lefoglalása – Üzenetváltás
B.30. (V1.1)	Séma – a vasúttársaságnak és a pályahálózat-működtetőnek a személyszállítási telematikai alkalmazásokra vonatkozó ÁME-val kapcsolatos kommunikációjához szükséges, üzeneteket, illetve adatállományokat tartalmazó katalógus.

IV. MELLÉKLET

A NEMZETKÖZI VAGY KÜLFÖLDI ÉRTÉKESÍTÉS SORÁN ALKALMAZOTT DÍJSZABÁSI TÉTELEK FELSOROLÁSA**C.1. A nem integrált foglalási jegyek esetében alkalmazott díjszabás**

A nem integrált foglalási jegyek esetében alkalmazott díjszabásra vonatkozó adatoknak elsősorban a következőket kell tartalmazniuk:

- sorozat,
- termékek,
- szolgáltatások,
- fuvarozói kódok,
- menetdíjtáblázatok,
- az állomások listája.

A nem integrált foglalási jegyek esetében alkalmazott díjszabást annak érvénybelépése előtt legalább három hónappal elérhetővé kell tenni.

C.2. Az integrált foglalási jegyek esetében alkalmazott díjszabás

Az integrált foglalási jegyek esetében alkalmazott díjszabásra vonatkozó adatoknak elsősorban a következőket kell tartalmazniuk:

- díjszabási tételek,
- díjszabási tartományok,
- piaci árak szerint használt kártyák,
- a kizárás típusai,
- értékesítési feltételek,
- értékesítés utáni feltételek,
- menetdíjtáblázatok,
- az állomások/zónák listája.

Az integrált foglalási jegyek esetében alkalmazott díjszabást az értékesítési feltételeiknek megfelelően előre elérhetővé kell tenni.

C.3. Különleges díjszabás

A különleges díjszabásra vonatkozó adatoknak elsősorban a következőket kell tartalmazniuk:

- az ajánlat és feltételei,
- viteldíjak,
- pótdíjak,
- engedélyek,
- utasok/kísérők száma és kategóriái,
- kedvezménytípusok,
- a kizárás típusai,
- értékesítési feltételek,
- értékesítés utáni feltételek,

- helyfoglalási díjak,
- sorozat,
- vonatok a kategóriájuk és a felszereléseik feltüntetésével.

A különleges díjszabást az értékesítési feltételeknek megfelelően előre elérhetővé kell tenni.

A BIZOTTSÁG 455/2011/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2011. május 11.)****az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek megállapításáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

mivel:

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági piacok közös szervezésének létrehozásáról, valamint egyes mezőgazdasági termékekre vonatkozó egyedi rendelkezésekről szóló, 2007. október 22-i 1234/2007/EK tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ (az egységes közös piac-szervezésről szóló rendelet),

Az Uruguayi Forduló többoldalú kereskedelmi tárgyalásai eredményeinek megfelelően az 1580/2007/EK rendelet a mellékletében szereplő termékek és időszakok tekintetében meghatározza azokat a szempontokat, amelyek alapján a Bizottság rögzíti a harmadik országokból történő behozatalra vonatkozó átalányértékeket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1580/2007/EK rendelet 138. cikkében említett behozatali átalányértékeket e rendelet melléklete határozza meg.

2. cikk

Ez a rendelet 2011. május 12-én lép hatályba.

tekintettel a gyümölcs- és zöldségágazatban a 2200/96/EK, a 2201/96/EK és az 1182/2007/EK tanácsi rendeletre vonatkozó végrehajtási szabályok megállapításáról szóló, 2007. december 21-i 1580/2007/EK bizottsági rendeletre ⁽²⁾ és különösen annak 138. cikke (1) bekezdésére,

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2011. május 11-én.

*a Bizottság részéről,
az elnök nevében,*José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
mezőgazdasági és vidékfejlesztési főigazgató⁽¹⁾ HL L 299., 2007.11.16., 1. o.⁽²⁾ HL L 350., 2007.12.31., 1. o.

MELLÉKLET

Az egyes gyümölcs- és zöldségfélék behozatali árának meghatározására szolgáló behozatali átalányértékek

(EUR/100 kg)

KN-kód	Országkód ⁽¹⁾	Behozatali átalányérték
0702 00 00	MA	50,3
	TN	107,9
	TR	73,3
	ZZ	77,2
0707 00 05	TR	108,9
	ZZ	108,9
0709 90 70	MA	86,8
	TR	113,8
	ZZ	100,3
0709 90 80	EC	27,0
	ZZ	27,0
0805 10 20	EG	56,6
	IL	59,9
	MA	43,8
	TN	54,9
	TR	74,4
	ZZ	57,9
0805 50 10	TR	54,8
	ZZ	54,8
0808 10 80	AR	96,6
	BR	75,3
	CA	107,1
	CL	85,2
	CN	110,3
	NZ	119,2
	US	143,7
	UY	58,3
	ZA	77,8
	ZZ	97,1

⁽¹⁾ Az országoknak az 1833/2006/EK bizottsági rendeletben (HL L 354., 2006.12.14., 19. o.) meghatározott nomenklatúrája szerint. A „ZZ” jelentése „egyéb származás”.

A BIZOTTSÁG 456/2011/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2011. május 11.)****a cukorágazat egyes termékeire a 2010/11-es gazdasági évben alkalmazandó, a 867/2010/EU rendelettel rögzített irányadó áraknak és kiegészítő importvámok összegének módosításáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági piacok közös szervezésének létrehozásáról, valamint egyes mezőgazdasági termékekre vonatkozó egyedi rendelkezésekről szóló, 2007. október 22-i 1234/2007/EK tanácsi rendeletre (az egységes közös piacszervezésről szóló rendelet) ⁽¹⁾,

tekintettel a cukorágazatban harmadik országokkal folytatott kereskedelem tekintetében a 318/2006/EK tanácsi rendelet végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 2006. június 30-i 951/2006/EK bizottsági rendeletre ⁽²⁾ és különösen annak 36. cikke (2) bekezdése második albekezdésének második mondatára,

mivel:

- (1) A 867/2010/EU bizottsági rendelet ⁽³⁾ a 2010/11-es gazdasági évre megállapította a fehér cukorra, a nyers-

cukorra és egyes szirupokra alkalmazandó irányadó árakat és kiegészítő importvámokat. Ezen árakat és vámokat legutóbb a 438/2011/EU bizottsági rendelet ⁽⁴⁾ módosította.

- (2) A Bizottság rendelkezésére álló adatok alapján az említett összegek módosításra szorulnak, a 951/2006/EK rendeletben foglalt előírásokkal és részletes szabályokkal összhangban,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 951/2006/EK rendelet 36. cikkében említett termékek behozatalára a 2010/11-es gazdasági évben alkalmazandó irányadó áraknak és kiegészítő vámoknak a 867/2010/EU rendelettel rögzített összege e rendelet melléklete szerint módosul.

2. cikk

Ez a rendelet 2011. május 12-én lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2011. május 11-én.

*a Bizottság részéről,
az elnök nevében,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
mezőgazdasági és vidékfejlesztési főigazgató

⁽¹⁾ HL L 299., 2007.11.16., 1. o.

⁽²⁾ HL L 178., 2006.7.1., 24. o.

⁽³⁾ HL L 259., 2010.10.1., 3. o.

⁽⁴⁾ HL L 118., 2011.5.6., 6. o.

MELLÉKLET

A fehér cukor, a nyerscukor és az 1702 90 95 KN-kód alá tartozó termékek behozatalára vonatkozó irányadó árak és kiegészítő importvámok 2011. május 12-től alkalmazandó módosított összegei

(EUR)

KN-kód	Az adott termék nettó 100 kg-jára vonatkozó irányadó ár összege	Az adott termék nettó 100 kg-jára vonatkozó kiegészítő vám összege
1701 11 10 ⁽¹⁾	43,09	0,00
1701 11 90 ⁽¹⁾	43,09	1,98
1701 12 10 ⁽¹⁾	43,09	0,00
1701 12 90 ⁽¹⁾	43,09	1,68
1701 91 00 ⁽²⁾	42,65	4,67
1701 99 10 ⁽²⁾	42,65	1,54
1701 99 90 ⁽²⁾	42,65	1,54
1702 90 95 ⁽³⁾	0,43	0,26

⁽¹⁾ Az 1234/2007/EK rendelet IV. mellékletének III. pontjában meghatározott szabványminőségre megállapítva.⁽²⁾ Az 1234/2007/EK rendelet IV. mellékletének II. pontjában meghatározott szabványminőségre megállapítva.⁽³⁾ 1 %-os szacharóztartalomra megállapítva.

IV

(Az EK-Szerződés, az EU-Szerződés és az Euratom-Szerződés alapján 2009. december 1-je előtt elfogadott jogi aktusok)

AZ EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG 343/09/COL HATÁROZATA

(2009. július 23.)

Time önkormányzatának az 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70 és 2/32 sz. ingatlanokat érintő ingatlanügyleteiről

(Norvégia)

AZ EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG ⁽¹⁾,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra ⁽²⁾ és különösen annak 61–63. cikkére és 26. jegyzőkönyvére,

tekintettel az EFTA-államok közötti, Felügyeleti Hatóság és Bíróság létrehozásáról szóló megállapodásra ⁽³⁾ és különösen annak 24. cikkére,

tekintettel a Felügyeleti és Bírósági Megállapodás 3. jegyzőkönyve I. része 1. cikkének (3) bekezdésére, valamint II. része 4. cikkének (4) bekezdésére és 7. cikkének (2) bekezdésére ⁽⁴⁾,

tekintettel a Hatóságnak az EGT-megállapodás 61. és 62. cikkének alkalmazására és értelmezésére vonatkozó iránymutatására ⁽⁵⁾ és különösen annak a hatóságok általi földterület-és épületértékesítés állami támogatási elemeiről szóló fejezetére,

tekintettel a 3. jegyzőkönyv II. részének 27. cikkében említett végrehajtási rendelkezésekről szóló, 2004. július 14-i hatósági határozatra ⁽⁶⁾,

miután az említett rendelkezéseknek ⁽⁷⁾ megfelelően felkérte az érdekelt feleket észrevételeik megtételére, és ezen észrevételek figyelembevételével,

mivel:

I. TÉNYEK

1. ELJÁRÁS

2007. március 3-án a Hatósághoz panasz érkezett az Aksjonsgrupp „Ta vare på trivelige Bryne” nevű szövetségtől az önkormányzat által két külön magánjogi jogalanynak értékesített 1/152 sz., 1/301 sz., 1/630 sz. és 4/165 sz. timei ingatlanokkal, valamint a 2/70 sz., korábban az önkormányzat által a Bryne fotballklubbra átruházott ingatlan (Bryne stadion, mely magában foglalja a 2/32 sz. ingatlant is) magánbefektetőnek történt értékesítésével kapcsolatban (dokumentumszám: 414270). 2007. május 9-én kelt levelében Gunnar Oma magánbefektető panaszt intézett a Hatósághoz a fent említett ingatlanok egyike, nevezetesen a 4/165 sz. ingatlan Time önkormányzata általi értékesítésével kapcsolatban.

A norvég hatóságokkal folytatott levél- és információváltást ⁽⁸⁾ követően a Hatóság 2007. december 19-én hivatalos vizsgálati eljárás elindításáról határozott a fent említett földterületek értékesítésével kapcsolatban. A Hatóságnak az eljárás megindításáról szóló 717/07/COL határozatát az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, valamint annak EGT-kiegészítésében tették közzé ⁽⁹⁾.

A norvég hatóságok 2008. február 21-i levelükben (dokumentumszám: 466024) tettek észrevételeket az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban. A Hatóság felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket. A Hatóság

⁽¹⁾ A továbbiakban: a Hatóság.

⁽²⁾ A továbbiakban: az EGT-megállapodás.

⁽³⁾ A továbbiakban: a Felügyeleti és Bírósági Megállapodás.

⁽⁴⁾ A továbbiakban: a 3. jegyzőkönyv.

⁽⁵⁾ Az EFTA Felügyeleti Hatóság által 1994. január 19-én elfogadott és közzétett, az EGT-megállapodás 61. és 62. cikkének, valamint a Felügyeleti és Bírósági Megállapodás 3. jegyzőkönyve 1. cikkének alkalmazására és értelmezésére vonatkozó iránymutatás, amelyet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* (HL L 231., 1994.9.3., 1. o.) és 32. EGT-kiegészítésében (1994.9.3., 1. o.) tettek közzé. Az iránymutatást legutóbb 2009. június 10-én módosították (a továbbiakban: az állami támogatásokról szóló iránymutatás). Az állami támogatásokról szóló iránymutatás frissített változatát közzétették a Hatóság honlapján: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

⁽⁶⁾ A Hivatalos Lapban (HL L 113., 2006.4.27., 24. o.) és 21. EGT-kiegészítésében (2006.4.27., 46. o.) közzétett, 2005. december 14-i 319/05/COL határozattal módosított, a Hivatalos Lapban (HL L 139., 2006.5.25., 37. o.) és 26. EGT-kiegészítésében (2006.5.25., 1. o.) közzétett, 2004. július 14-i 195/04/COL határozat. A 195/04/COL határozat egységes szerkezetbe foglalt szövege megtalálható a Hatóság honlapján: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>

⁽⁷⁾ HL C 138., 2008.6.5., 30. o., valamint 31. EGT-kiegészítés, 2008.6.5., 1. o.

⁽⁸⁾ A levélváltással kapcsolatos további részletekért lásd a Hatóság honlapján közzétett 717/07/COL hatósági határozatot: http://www.eftasurv.int/fieldsofwork/fieldstateaid/stateaidregistry/sadecnor07/717_07_col.pdf

⁽⁹⁾ L. 7. lábjegyzet.

két érdekelt féltől kapott észrevételeket⁽¹⁰⁾. A Hatóság 2008. július 24-i levelében (dokumentumszám: 485974) továbbította ezeket a norvég hatóságoknak. A norvég hatóságok 2008. augusztus 13-i levelükben (dokumentumszám: 488289) értesítették a Hatóságot, hogy nincsenek további észrevételeik.

2. A VIZSGÁLT ÜGYLETEK LEÍRÁSA

2.1. AZ 1/152 SZ., AZ 1/301 SZ. ÉS AZ 1/630 SZ. INGATLAN ÉRTÉKESÍTÉSE A GRUNNSTEINEN AS SZÁMÁRA

Time önkormányzata egy 2007. augusztus 25-i adásvételi megállapodás⁽¹¹⁾ keretében értékesítette a Time központjában, Bryne-ben található 1/152 sz. (1 312 négyzetméter), 1/301 sz. (741 négyzetméter) és 1/630 sz. (1 167 négyzetméter) ingatlant a Grunnsteinen AS magánépítetőnek. A benyújtott indoklás alapján úgy tűnik, hogy a megállapodás megkötését a vevők kezdeményezték, és az adásvételt megelőzően nem került sor ajánlattételi kiírásra⁽¹²⁾. A Grunnsteinen nem fizetett semmit az ingatlanokért, de az ingatlan megfizetésének helyettesítéseként vállalta összesen 65 parkolóhely kiépítését⁽¹³⁾. A Grunnsteinen-megállapodás 7. cikke úgy rendelkezik, hogy az ingatlanok tulajdonjogát csak a parkolóhelyek kiépítésének befejezésekor, legkésőbb 2008 végéig ruházzák át. Az 1. cikk továbbá előírta, hogy a mélygarázst a timei önkormányzatnak való újrát ruházáskor külön ingatlanként kell rögzíteni az ingatlan-nyilvántartásban.

A szerződés 1. cikke⁽¹⁴⁾ kimondja, hogy a szerződés megkötésekor az ingatlanok lakóövezeti és közúti/parkolási övezeti besorolással rendelkeztek.

A szerződés 1. cikke értelmében a Grunnsteinen AS földalatti parkolóhelyek kiépítését vállalta az 1/152 sz. ingatlanon, melyekből a befejezéskor 65-öt át kellett ruházni Time önkormányzatára (a megállapodás 1. és 5. cikke). Az önkormányzati hatóságok szerint az 1/152 sz. ingatlan ellenértékének megfizetését az ingatlanon lévő 44 parkolóhely jelentette, amelyet a mélygarázsban lévő helyekkel kompenzáltak. Az 1/301 sz. és az 1/630 sz. ingatlan tekintetében – amelyeket az önkormányzat állítása szerint az Eiendomsmeidler 1 értékelte – az önkormányzat értékbecslést végeztetett az egyik, nevezetesen az 1/630 sz. ingatlanon. Az 1/630 sz. ingatlan értékbecslését – amely megállapította, hogy a piaci érték 600 NOK/négyzetméter volt – a hivatalos vizsgálati eljárás megkezdése előtt

benyújtották a Hatóságnak⁽¹⁵⁾. A Hatóság kérésére a norvég hatóságok eredetileg a Skanska Norge AS építkezési vállalat által készített számításokat nyújtották be, amelyek szerint a mélygarázs férőhelyeinek ára parkolóhelyenként körülbelül 150 000 NOK, áfa és a telek megvásárlásával/bérlésével járó költségek nélkül⁽¹⁶⁾. E számítások alapján a norvég hatóságok azt állították, hogy az értékbecslés szerint az 1/301 sz. és az 1/630 sz. ingatlan piaci ára 2 516 400 NOK⁽¹⁷⁾, míg a 21 pótlólagos parkolóhely – amelynek az önkormányzat számára történő kiépítésére a Grunnsteinen kötelezettséget vállalt – értékét 2 625 000 NOK-ra⁽¹⁸⁾ becsülték. E két ingatlan értékét tehát a Grunnsteinen a 21 pótlólagos parkolóhely kiépítésével teljes mértékben kompenzálná.

A Hatóságnak a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban szereplő információnyújtási rendelkezésére válaszul benyújtották az ingatlan új értékbecslését, valamint a parkoló árbecslését is⁽¹⁹⁾. Az új értékbecsléseket az OPAK értékbecslő cég végezte el. Az OPAK a telekköltségmódszer⁽²⁰⁾ alapján 3,2 millió NOK-os piaci értéket állapított meg az együtt értékesített ingatlanok esetén. Az OPAK szerint az 1/301 sz. ingatlanon lévő házat lebontásra ítélték és le kell majd bontani, így az ingatlanon teherként jelenik meg. A lebontási költségeket 150 000 NOK-ra becsülik. Az OPAK értékelése a parkolóhelyek költségbecslését is tartalmazza. A parkolóhelyenként (kormányrendeletek által előírt) legalább 25 négyzetméter és a (tapasztalatokon alapuló) 5 200 NOK/négyzetméter építési költség alapján az OPAK parkolóhelyenként 130 000 NOK árat, vagyis a 65 parkolóhely esetében összesen 8 450 000 NOK árat állapít meg.

2.2. A 4/165 SZ. INGATLAN ÉRTÉKESÍTÉSE A BRYNE INDUSTRI-PARK AS SZÁMÁRA

2005. augusztus 31-én Time önkormányzata és a Bryne Industripark AS magánépítető adásvételi megállapodást kötött a Time Håland részén található 4/165 sz. ingatlanra⁽²¹⁾. Az ingatlan 56 365 négyzetméternyi ipari területet ölel fel, a vételárát 4,7 millió NOK-ban (vagyis megközelítőleg 83 NOK/négyzetméter áron) rögzítették. A megállapodás aláírásának idején a területet ipari övezeti céllal sorolták be, a részletes övezeti tervet

⁽¹⁰⁾ Dokumentumszám: 484855 (A norvég futballszövetség 2008. július 4-i észrevételei), 485026 (A Bryne fotballklubbnak nevében az Arntzen de Besche ügyvédi iroda által 2008. július 8-án tett észrevételek) és 485461 (A Vålerenga football nevében a Selmer ügyvédi iroda által 2008. július 8-án tett észrevételek).

⁽¹¹⁾ A továbbiakban: a Grunnsteinen-megállapodás.

⁽¹²⁾ Norvégia válasza a Hatóság első tájékoztatáskérésére (dokumentumszám: 427879), az 1(e) kérdésre adott válasz.

⁽¹³⁾ Norvégia válasza a Hatóság első tájékoztatáskérésére (dokumentumszám: 427879), 1(e) kérdés.

⁽¹⁴⁾ Norvégia válasza a Hatóság első tájékoztatáskérésére (dokumentumszám: 427879, 1. melléklet).

⁽¹⁵⁾ Norvégia válasza a Hatóság első tájékoztatáskérésére (dokumentumszám: 427879, 2. melléklet). Norvégia válaszában azt állította, hogy az értékbecslés az 1/301 sz. és az 1/630 sz. ingatlanra vonatkozott. Ez azonban a tényleges értékelésben nem jelenik meg, és az abban szereplő négyzetméterszám sem jelzi, hogy mindkét ingatlant figyelembe vették.

⁽¹⁶⁾ Norvégia válasza a Hatóság első tájékoztatáskérésére (dokumentumszám: 427879, 5. melléklet).

⁽¹⁷⁾ Úgy tűnik, hogy ennek alapját a 600 NOK/négyzetméter ár és az 1/301 sz. ingatlanon lévő épület értéke jelenti. A Hatóságnak nem nyújtották be az épület értékbecslését.

⁽¹⁸⁾ Ennek alapját az önkormányzat eredeti, 125 000 NOK-os költségbecslése jelenti, amelyet az önkormányzatnál folytatott tanácskozássokra készített háttérdokumentumok tartalmaztak (dokumentumszám: 413558, 16–17. o.). Úgy tűnik, hogy a Skanska becsléséhez egy későbbi szakaszban jutottak hozzá.

⁽¹⁹⁾ Norvégia észrevételei a Hatóság eljárást megindító határozatára, dokumentumszám: 466024, 3. melléklet.

⁽²⁰⁾ Norvég nyelven: Tomtebelastningsmetoden.

⁽²¹⁾ Dokumentumszám 413558, 19. és azt követő oldalak.

azonban az állami útfelügyelet ellenvetései miatt nem fogadták el. A szerződés visszakövetelési rendelkezést (7. cikk) tartalmaz a timei önkormányzat számára arra az esetre, ha a birtokbavétel időpontját követő 5 év elteltével az ingatlant nem építik be vagy nem veszik használatba.

A szerződés megkötésekor az ingatlan nem beépített földterület volt. A megállapodást jóváhagyó önkormányzatnak szóló feljegyzésben az önkormányzati hivatal megállapítja, hogy a földterület értékesítésének feltételeként fejlesztési megállapodást kell kötni. Az önkormányzati hatóságok szerint az új részletes övezeti besorolásról szóló rendeleteket 2007. augusztus 30-án fogadták el, amelynek értelmében az ingatlant sportövezeti célokra sorolták be⁽²²⁾. Az adásvételi megállapodás előírta, hogy az övezeti besorolásról szóló rendelet alapján fejlesztési megállapodást kell kötni. A norvég hatóságok az eljárás megindításáról szóló határozatra tett észrevételek idején benyújtották a fejlesztési költségekre az Asplan Viak tanácsadó cég által készített becslését, valamint a földmunkákra vonatkozó, helyi építető által benyújtott ajánlatot⁽²³⁾.

Az önkormányzat megerősíti, hogy a vevő kezdeményezése alapján történt adásvételt megelőzően nem került sor ajánlattételi felhívásra, de azt állítja, hogy internetes oldalán 2003–2004 folyamán meghirdette a földterületet. Az adásvételt megelőzően készült igazgatási feljegyzésből adódóan a felszámított ár azon az áron alapult, amelyért a timei önkormányzat 1999-ben megvásárolta az ingatlant, és amelyhez hozzáadták a tőkeköltségeket, valamint a szabályozási munka- és igazgatási költségeket. Az árat tehát az önkormányzatnak az ipari ingatlanok értékesítésére vonatkozó általános elvével (a bekerülési költségen történő eladással) összhangban állapították meg⁽²⁴⁾.

A panaszos – egy független értékbecslő által feltehetően 2007 januárjában elvégzett becslés alapján – azt állította, hogy az ilyen típusú ingatlan ára körülbelül 400 NOK/négyzetméter⁽²⁵⁾. Ennek alátámasztására azonban semmilyen dokumentumot nem nyújtottak be. Az önkormányzati hatóságok azt állították, hogy a térségben hasonló ingatlanok magánfelek között létrejött adásvétele alapján a piaci ár négyzetméterenként 80 NOK és 115 NOK között lenne⁽²⁶⁾. A Hatóságnak a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban szereplő információnyújtási rendelkezésére válaszul a norvég hatóságok benyújtották az OPAK által elvégzett értékbecslést. Az OPAK értékelésében a földterület a szerződés megkötésének ideje szerinti övezeti besorolással, vagyis ipari célú és nem sport célú övezetként szerepel, a későbbi övezeti besorolásról szóló rendeleteknek megfelelően. Az értékelés nem a kiaknázási módszeren, hanem az eladási értéken alapul, amely „az az ár, amelyet az értékelés időpontjában feltehetően több független érdekelt fél hajlandó fizetni”. A szóban forgó ügyben ezt az árat „a

térségben található hasonló ingatlanokért” kapott vételárra hivatkozva állapították meg. Az értékelés arra a következtetésre jut, hogy a piaci árat nem lehet bizonyossággal megállapítani, de valószínűleg négyzetméterenként 80–100 NOK körül lenne.

2.3. A 2/70 sz. ÉS A 2/32 sz. INGATLAN ÉRTÉKESÍTÉSE A BRYNE FOTBALLKLUBB SZÁMÁRA

2.3.1. Az adásvételi megállapodás

A 2003. augusztus 8-i megállapodás⁽²⁷⁾ keretében Time önkormányzata átruházta a Bryne stadiont alkotó, megközelítőleg 53 000 négyzetméteres területet (2/32 sz. és 2/70 sz. ingatlan) a Bryne fotballklubb (Bryne FK) számára⁽²⁸⁾. A földterületen lévő épületek (a lelátókat is beleértve) már a labdarúgó klub tulajdonában álltak, és telekberleti szerződések voltak hatályban⁽²⁹⁾. Úgy tűnik, hogy egy olyan épület marad a földterületen, ami nem áll a Bryne fotballklubb tulajdonában, és az előzetes tervek alapján a klub átvinné az önkormányzat berleti szerződésből eredő jogait⁽³⁰⁾.

A Bryne-megállapodás 2. cikke értelmében a 2/32 sz. és a 2/70 sz. ingatlanok ellenszolgáltatás nélkül ruházzák át a Bryne FK-ra. Továbbá az ingatlan átruházásához kapcsolódó valamennyi – így a felosztási, mérési stb. – költséget az önkormányzat fedezte. Az ingatlanok mintegy 53 000 négyzetmétert tesznek ki, a megállapodás pedig kifejezetten úgy rendelkezik, hogy elsősorban sportcélokra kell használni.

A megállapodás 1. cikkéből adódóan a labdarúgó klub kérte az ingatlanok átruházását. Ennek célja a klub vagyonának növelése volt, hogy a Tippeligaenben (a norvég elsőosztályban) használt labdarúgó pályákra alkalmazandó követelményekkel összhangban javíthassa a labdarúgó pálya minőségét. Az önkormányzat által készített feljegyzések azt mutatják, hogy a klub számára lényeges volt, hogy az ingatlant a tartozások fedezeteként ajánlhassa fel, noha az ingatlan értéke valószínűleg csökkent volna azon szerződéses rendelkezés alapján, mely szerint kizárólag sportcélokra használható.

A Hatóságnak a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban szereplő információnyújtási rendelkezésére válaszul a norvég hatóságok benyújtották a stadion földterületének az átruházáskori értékbecslését. Az értékelést az OPAK végezte el. Az OPAK a földterület sportlétesítmények céljára használt földterületként történő értékelése alapján 2 650 000 NOK-ban állapítja meg az eladási értéket.

⁽²⁷⁾ A továbbiakban: a Bryne-megállapodás.

⁽²⁸⁾ Dokumentumszám: 413558, 29. o., valamint Norvégia válasza a Hatóság első tájékoztatáskérésére (dokumentumszám: 427879, 29. melléklet). Az adásvétel háttérdokumentumaiból úgy tűnik, hogy az önkormányzat viszont 1996-ban 1 millió NOK-ért vásárolta meg a földterületet a fotballklubtól. A Hatóság ezen adásvételt illetően nem rendelkezik további információkkal.

⁽²⁹⁾ A Norvégia által benyújtott telekberleti szerződések, valamint Norvégia válasza a Hatóság első tájékoztatáskérésére, 18. és 19. melléklet (dokumentumszám: 427879).

⁽³⁰⁾ Lásd a Hatóság első tájékoztatáskérésére adott norvég válasz 24. mellékletét, (dokumentumszám: 427879).

⁽²²⁾ Norvégia észrevételei a Hatóság eljárást megindító határozatára, dokumentumszám: 466024, 9. lábjegyzet.

⁽²³⁾ Norvégia észrevételei a Hatóság eljárást megindító határozatára, dokumentumszám: 466024, 8. és 9. melléklet.

⁽²⁴⁾ Dokumentumszám: 413558, 16–17. o.

⁽²⁵⁾ Lásd a 413558. sz. dokumentumot (eredeti panasz), amelyet a Aksjonsgruppa Norvégia válaszára tett észrevételeiben megismételnek, dokumentumszám: 477440.

⁽²⁶⁾ Norvégia válasza a Hatóság első tájékoztatáskérésére (dokumentumszám: 427879, 13–17. melléklet).

A panaszos azt állította, hogy a Bryne FK 2007-ben a stadion eladását tervezte a Forum Jæren számára 50 millió NOK-ért. A tervek szerint új stadiont építettek volna Hålandon, a Bryne Industripark AS-tól vásárolt földterületen (amint azt a fentiekben említettük). A Hatóság tájékoztatáskérésére válaszul a norvég hatóságok megerősítették, hogy a Bryne FK és a Forum Jæren szándéknyilatkozatot írt alá a 2/70 sz. ingatlanról, de e nyilatkozat másolatát nem tudták bemutatni. Úgy tűnt azonban, hogy 2008-ban ezeket az ügyleteket felbontották, mivel a Hålandon tervezett stadion építési költségei a vártnál jelentősen magasabbak lettek ⁽³¹⁾.

2.3.2. Bryne FK

A földterületet a Bryne FK, egy helyi labdarúgó klub kapta, amely jelenleg az úgynevezett „Adecco Ligában” (másodosztály) játszik. A Bryne FK nonprofit szervezetként van bejegyezve a cégnyilvántartásban ⁽³²⁾, de a labdarúgó klub a Bryne Fotball AS nevű korlátolt felelősségű társaságot is megalapította.

A norvég hatóságok által benyújtott információk szerint ⁽³³⁾ a klub és a korlátolt felelősségű társaság a Norvég Labdarúgó Szövetség által egy csapat kereskedelmi és nem kereskedelmi részlege közötti együttműködésre kidolgozott szabványmegállapodás alapján 2001-ben együttműködési megállapodást kötött. A megállapodás feltételei értelmében ⁽³⁴⁾ az akkor Bryne Fotball ASA-nak hívott korlátolt felelősségű társaság volt felelős a következő gazdasági tevékenységekért: szponzorálási megállapodások, média- és televíziós jogok, valamint hirdetési felület értékesítése, szurkolói kellékek értékesítése és engedélyezése, az edzők és játékosok reklámcélokra történő igénybevétele, a klub nevének és logójának kereskedelmi kiaknázása, a klub otthoni mérkőzéseinek jegyeladása, valamint bingojátékokat érintő szerződések. Másrészt a Bryne FK volt felelős valamennyi, sporthoz kapcsolódó kérdésért, így a csapatok edzéséért és kiválasztásáért, a mérkőzések időrendjéért és magukért a mérkőzéseikért, a játékosok utazásának megszervezéséért, a sportszövetségek előírásai és rendelkezései által a játékosokkal, tagokkal, egyéb szervezetekkel és kormányzati ügynökségekkel szemben a klubra ruházott jogokért és kötelezettségekért, a tagsági díjakért, valamint a kisebb kereskedelmi tevékenységekért, mint például a mérkőzések alatt szervezett nyereményjátékokért és a stadion működtetésért.

Az együttműködési megállapodás értelmében a Bryne Fotball ASA volt pénzügyileg felelős a játékosokért ⁽³⁵⁾. Továbbá a Bryne Fotball ASA fizette a játékosok vételárát, illetve a Bryne FK számára egy összeget, amikor egy játékos a klub egyik juniorcsapatából felkerült az éltsapatba. A korlátolt felelősségű

társaság az e kiadások kifizetése után fennmaradó nettó nyereséget is megtartotta. Végezetül a korlátolt felelősségű társaság évente 150 000 NOK-os bérleti díjat fizetett a stadionért a Bryne FK-nak, valamint 10 000 NOK-ot hivatalos labdarúgó mérkőzéseként és egy összeget a médiajogokért, szponzorálási jogokért stb.

A norvég labdarúgó szövetség általános szabályainak való megfelelés érdekében azonban a játékosok munkaszerződéseit hivatalosan a Bryne FK kötötte meg, és hivatalosan a klub volt a szerződő fél a játékosok eladásáról, megvételéről és szerződteséről szóló szerződések tekintetében. Emellett a klub volt felelős a tisztán sporttermészetű igazgatásért (így az edzésekért, kiválasztásért stb.).

2004 tavaszán a klubot és a vállalkozást átszervezték. A Bryne ASA valamennyi tevékenységét átruházták a Bryne FK-ra, a Bryne Fotball ASA társasági formát váltott és Bryne Fotball AS lett belőle, amelynek egyetlen célja a tartozások kiegyenlítése volt. Úgy tűnt, hogy a tartozásokat 2006-ban rendezték ⁽³⁶⁾. Így jelenleg minden, gazdasági és nem gazdasági tevékenységet a Bryne FK keretein belül folytatnak.

3. A NORVÉG HATÓSÁGOK ÉSZREVÉTELEI

A norvég kormány észrevételeket nyújtott be a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban.

3.1. AZ 1/152 SZ., AZ 1/301 SZ. ÉS AZ 1/630 SZ. INGATLAN GRUNNSTEINEN AS SZÁMÁRA TÖRTÉNT ÉRTÉKESÍTÉSÉHEZ FÜZÖTT ÉSZREVÉTELEK

A norvég hatóságok észrevételeikkel együtt az ingatlan értékbecslését is benyújtották, a földalatti parkolóhelyek árának értékelését is ideértve.

A norvég hatóságok azon a véleményen vannak, hogy az ingatlant nem ellentételezés nélkül adták át; az önkormányzatot a mélygarázs megépítése révén ellentételezték. Így nem lenne szó állami támogatásról, ha a parkolóhelyek megépítésének költsége legalább megegyezik a Grunnsteinen AS-ra átruházott ingatlanok értékével.

Ebben a tekintetben a norvég hatóságok az OPAK által elvégzett értékbecslésre utalnak, amely a Grunnsteinenre átruházott ingatlanok értékét együttesen véve 4 510 000 és 5 636 000 NOK között állapította meg. Az OPAK hasonló projektek tapasztalatai alapján – ami a szokásos ágazati gyakorlat – továbbá körülbelül 8 450 000 NOK-ra becsüli a mélygarázsban lévő parkolóhelyek megépítésének költségeit. A norvég hatóságok arra is felhívják a figyelmet, hogy a Skanska építkezési vállalat ugyanilyen alapon egy parkolóhely megépítését 150 000 NOK-ra, a 65 parkolóhely megépítését pedig 9 750 000 NOK-ra becsülte.

⁽³¹⁾ A Bryne FK hivatalos vizsgálati eljárás megindításával kapcsolatos észrevételei (dokumentumszám: 485026).

⁽³²⁾ Norvégia válasza a Hatóság első tájékoztatáskérésére (dokumentumszám: 427879, 21. melléklet).

⁽³³⁾ Norvégia észrevételei a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatra, 2008. február 21-én kelt levél (dokumentumszám: 466024).

⁽³⁴⁾ Norvégia észrevételei a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatra, 13. melléklet, 2008. február 21-én kelt levél (dokumentumszám: 466024).

⁽³⁵⁾ A korlátolt felelősségű társaság fizette a játékosok, valamint a gyógytornászok, edzők és egyéb támogató személyzet fizetését, a munkaadó társadalombiztosítási hozzájárulását, az edzéshez és mérkőzésekhez szükséges felszerelések beszerzését és karbantartását, az edzéseket és végül az idegenben játszott mérkőzésekkel kapcsolatban felmerült utazási költségeket a csapat számára.

⁽³⁶⁾ Norvégia válasza a Hatóság első tájékoztatáskérésére (dokumentumszám: 427879, 22. melléklet).

Ezen számadatok alapján a norvég hatóságok úgy vélik, hogy a parkoló költsége bőven ellensúlyozza az ingatlan értékét, következésképpen nem jelent állami támogatást.

3.2. A 4/165 sz. INGATLAN BRYNE INDUSTRIPARK AS SZÁMÁRA TÖRTÉNT ÉRTÉKESÍTÉSÉHEZ FÜZÖTT ÉSZREVÉTELEK

A 4/165 sz. ingatlan Bryne Industripark AS számára történt értékesítését illetően ugyancsak egy OPAK által készített értékbecslést nyújtottak be. A norvég hatóságok kiemelték, hogy az OPAK az akkor alkalmazandó rendelkezéseknek megfelelően, vagyis az általános önkormányzati tervben ipari célokra fenntartott, nem beépített, és részletes övezeti terv tárgyát nem képező földterületként értékelte a földterületet. A norvég hatóságok úgy vélik, hogy lényegtelen, hogy javaslatot nyújtottak be egy részletes övezeti tervre és azt később visszavonták, valamint, hogy a területet később sportcélú övezetté minősítették át, mivel az ügylet idején nem volt alkalmazandó övezeti terv.

A norvég hatóságok kiemelik, hogy a Bryne Industripark által fizetett tényleges ár – 4 700 000 NOK (ami 83 NOK/négyzetméternek felel meg) – az OPAK értékbecslése szerint az elfogadható, vagyis 4 510 000–5 636 000 NOK (vagyis 80–100 NOK/négyzetméter) közötti ártartományban található. Elismerve, hogy a fizetett ár az OPAK által megállapított, elfogadható ártartomány alsó részében van, a norvég hatóságok mindazonáltal úgy vélik, hogy nem lehet szó állami támogatásról, amíg a fizetett ár nem tér el jelentősen a becsült értékektől, mivel az övezeti terv tárgyát nem képező, nem beépített földterület értéke mindenesetre bizonytalan.

3.3. A 2/70 sz. ÉS A 2/32 sz. INGATLAN BRYNE FOTBALLKLUBB SZÁMÁRA TÖRTÉNT ÉRTÉKESÍTÉSÉHEZ FÜZÖTT ÉSZREVÉTELEK

A 2/70 sz. és a 2/32 sz. ingatlan értékesítése tekintetében a norvég hatóságok úgy érveltek, hogy az első megvizsgálandó kérdés az, vajon az ügylet révén részesült-e gazdasági előnyben a Bryne FK. A csatolt értékbecslésben az OPAK 2 385 000–2 915 000 NOK közötti összegre becsülte azon ingatlan értékét, amelyen a stadion épült. Mivel az ingatlanért semmit nem fizettek, a norvég hatóságok elismerik, hogy a Bryne FK az ingatlannak az OPAK által megállapított értékével megegyező gazdasági előnyben részesült.

A Bryne FK számára nyújtott előny ellenére a norvég hatóságok úgy vélik, hogy az ügylet nem tartalmazott az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatást. Véleményük szerint a Bryne FK az ügylet idején nem volt az EGT állami támogatásokról szóló szabályai értelmében vett vállalkozás. Ez az álláspont a klubnak az ügylet idején érvényes szervezeti felépítésén alapul. Ekkor a Bryne FK kizárólag nem kereskedelmi és nem hivatásos tevékenységekkel foglalkozott, míg a klub hivatásos labdarúgó csapatához kapcsolódó kereskedelmi tevékenység, valamint a gazdasági kockázatok és előnyök a Bryne Fotball ASA-hoz tartoztak.

A Bryne Fotball ASA-nak nyújtott bármilyen lehetséges állami támogatás vonatkozásában Norvégia azt állítja, hogy az az együttműködési megállapodás feltételei értelmében kizárt volt. A megállapodás alapján a Bryne Fotball ASA 150 000 NOK-os éves díjat volt köteles fizetni a Bryne FK számára a stadion használatért, ezenfelül pedig hivatalos mérkőzésenként 10 000 NOK-ot. A megállapodás tehát biztosította, hogy a földterület átruházásából eredő gazdasági előnyben kizárólag a Bryne FK részesült.

A Bryne Fotball ASA és a Bryne FK összefonódására tekintettel, amelyre a földterület átruházása után mintegy fél évvel került sor, a norvég hatóságok úgy vélik, hogy nem lehet azt feltételezni, hogy az önkormányzat által nyújtott előny az összefonódás eredményeképpen automatikusan arányosan hozzáadódik majd a klub kereskedelmi tevékenységeihez. Ehelyett a jelenlegi gazdasági tevékenységet kell alaposan elemezni, hogy meg lehessen állapítani a gazdasági és nem gazdasági tevékenységek megoszlási arányát.

4. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

4.1. A BRYNE FK ÉSZREVÉTELEI

A Bryne FK az ingatlan átruházását, valamint a klub szervezeti felépítését és tevékenységeit érintően nyújtott be észrevételeket.

A fentiekben bemutatottakkal megegyezően a klub úgy érvel, hogy szervezeti felépítése megváltozott, amikor a Bryne FK és a Bryne Fotball ASA 2004-ben összefonódott. Jelenleg minden tevékenység a Bryne FK keretein belül folyik. A klub azonban viszonyossági („back-to-back”) megállapodást kötött a Klubbinvest AS vállalkozással, amely a hivatásos játékosokkal kötött szerződésekkel kapcsolatos pénzügyi kockázatot viseli.

A klub továbbá arra is rámutat, hogy 2005-ben, 2006-ban és 2007-ben negatív eredményt ért el, valamint, hogy tevékenységeinek nagy része nem kereskedelmi jellegű, és elsősorban fiatal labdarúgó játékosokhoz kapcsolódik. A klubban folytatott összesen 2 047 órát kitevő tevékenységből ⁽³⁷⁾ a gazdasági tevékenység csak mintegy 230 órát, vagyis az összmenyiség 11 %-át teszi ki. Valamennyi nem gazdasági jellegű tevékenység azokban a létesítményekben folyik, amelyek a 2003-ban kelt megállapodás révén a klubra átruházott földterületen találhatók.

A stadionhelyiségek tulajdonjogának átruházása tekintetében a klub kiemeli, hogy 2003-ban csak a földterületet ruházták át, mivel az épületek és létesítmények már a klub tulajdonában voltak. A klub továbbá arra a timei önkormányzat – mint az ingatlan korábbi tulajdonosa – által kötött bérleti szerződésre utal, amelynek értelmében az átruházott földterület egy bizonyos részét 99 éves időszakra fenntartják parkolásra. A klub szerint a hosszú távú bérleti szerződés jelentősen csökkenti az ingatlan értékét, és ezt az OPAK nem vette figyelembe.

⁽³⁷⁾ A Bryne FK által benyújtott táblázat alapján (megtalálható a 485026 sz. dokumentumban), amely a tevékenységi órák számát korcsoport, hónap és tevékenységtípus (edzés, mérkőzés stb.) szerinti bontásban mutatja.

A klub véleménye szerint a Bryne FK az akkori szervezeti felépítés és az együttműködési megállapodás miatt, amint a fentiekben bemutattuk, a földterület átruházása idején nem minősült vállalkozásnak. Mivel a támogatás kérdését az átruházás időpontjában kell megvizsgálni, nincs szó állami támogatásról. Az ingatlan értéke tekintetében a klub megjegyzi, hogy a földterület egyes részeit parkolásra fenntartó bérleti szerződés negatív értéke miatt az átruházott földterület valós értéke jelentősen alacsonyabb annál, mint amit az OPAK megállapít. Ezért amennyiben a Hatóság arra a következtetésre jut, hogy az átruházás támogatást von maga után, bármilyen támogatási elem ebből következően *de minimis* támogatás lesz.

4.2. A NORVÉG LABDARÚGÓ SZÖVETSÉG ÉSZREVÉTELEI

A norvég labdarúgó szövetség általánosságban a norvég labdarúgás szervezetéhez kapcsolódó észrevételeket tett, és tartózkodott attól, hogy a szóban forgó ügyhöz konkrét észrevételeket fűzzön.

A szövetség Norvégia egyik legnagyobb nonprofit szervezete, amelynek több mint 500 000 tagja van, ebből 400 000 aktív labdarúgó. A szövetség fő tevékenysége a játékosok toborzása és képzése valamennyi szinten.

A norvég labdarúgó szövetség ezért arra törekszik, hogy az ország egész területén megfelelő létesítmények működését biztosítsa.

A norvég labdarúgó szövetség kiemeli: elvben állami felelősségnek minősül, hogy a gyermekek és fiatalok számára helyi környezetükben sporttevékenységeket biztosítsanak és szervezzenek. Ezért új létesítmények építéséhez szükség van a sportközösség és az állami hatóságok közreműködésére. A norvég labdarúgó szövetség valójában úgy gondolja, hogy a klubok hozzájárulása a közfeladathoz igen jelentős, noha azt soha nem számszerűsítették. A klubok gyermekek és fiatalok irányába tett erőfeszítéseiből eredő további haszon, hogy mobilitási csatornát teremt a helyi és a hivatásos labdarúgás között. A helyi klubokkal való szolidaritás mindig fontos célkitűzés, még akkor is, ha a bevételek a médiajogok nemzeti vagy európai szinten történő értékesítéséből származnak.

4.3. A VÅLERENGA FOTBALL ÉSZREVÉTELEI

A Vålerenga Fotball jogi képviselőjén, a Selmer ügyvédi irodán keresztül nyújtotta be általános észrevételeit a labdarúgó létesítmények építése céljából labdarúgó kluboknak történő földterület-átruházásra vonatkozóan. A Vålerenga szerint ez az ügy gyakorlati jelentőséggel bír, és valószínűleg a jövőben is újra felbukkan majd.

Ebben az összefüggésben a klub hat olyan kérdésre utal, amelyek fontosak lehetnek az ilyen jellegű ügyek kezelésekor. Először is, kiemelik a klub kereskedelmi és nem kereskedelmi része közötti külön elszámolások fenntartásának jelentőségét. Másodszor, a Vålerenga azt állítja, hogy egy bérletbe adott stadionnal rendelkező klub kívül eshet a vállalkozás meghatározásán, feltéve, hogy kizárólag „passzív tulajdonosként” működik.

Harmadszor, a Vålerenga szerint van olyan feltevés, mely szerint labdarúgó stadionok építése és működtetése nem érinti a kereskedelmet. Negyedszer, úgy vélik, hogy a labdarúgó stadionokat szociális infrastruktúrának lehet tekinteni. Ötödször, egy labdarúgó stadion piaci bérleti díját az alapján kellene megállapítani, hogy a vevők mennyit hajlandóak fizetni, és nem az alapján, hogy a befektetés amortizálódik-e majd. Hatodszor, az átruházott földterülethez csatolt labdarúgó stadion építésére és működtetésére vonatkozó kötelezettség negatív értékkel bír, ami azt jelenti, hogy a klub nem részesül gazdasági előnyben.

II. ÉRTÉKELÉS

1. ÁLLAMI TÁMOGATÁS FENNÁLLÁSA

Az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdésének szövege a következő:

„Ha e megállapodás másként nem rendelkezik, összeegyeztethetetlen az e megállapodásban foglaltak érvényesülésével az EK-tagállamok vagy az EFTA-államok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a Szerződő Felek közötti kereskedelmet.”

E rendelkezésből következik, hogy az EGT-megállapodás értelmében vett állami támogatás fennállásához a következő feltételeknek kell teljesülniük:

- a támogatást *állami forrásból* kell nyújtani,
- a támogatásnak bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését előnyben kell részesítenie, vagyis az intézkedésnek *gazdasági előnyt* kell biztosítania egy *vállalkozás* számára,
- az intézkedésnek az EGT-megállapodás értelmében *szelektívnek* kell lennie,
- az intézkedésnek képesnek kell lennie a szerződő felek között a *verseny torzítására* és a *kereskedelem érintésére*.

A fentiekben bemutatott ügyletek mindegyikénél külön meg kell vizsgálni, hogy e feltételek teljesülnek-e.

2. AZ 1/152 SZ., AZ 1/301 SZ. ÉS AZ 1/630 SZ. INGATLAN ÉRTÉKESÍTÉSE A GRUNNSTEINEN AS SZÁMÁRA

A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban a Hatóság aggályait fejezte ki, hogy az ügyletre piaci feltételek mellett került-e sor. A Hatóság elismerte, hogy elvileg sor kerülhet piaci feltételek mellett olyan ügyletre, amelynél az ingatlanért fizetett ár egy földalatti ingatlanhoz az önkormányzat számára történő megépítésére vonatkozó kötelezettség formáját ölti. Azonban el kellett volna végezni az ingatlan értékbecslését, és megbízható módon meg kellett volna határozni a parkolóhelyek megépítésének piaci árát annak igazolására a Hatóság számára, hogy ez valóban így történt.

Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Hatóság továbbá kiemelte, hogy a norvég hatóságok által ekkor benyújtott értékbécslés, amelyet az Eiendomsmevler 1 készített el, csak az egyik szóban forgó ingatlanra vonatkozott. A Hatóság az 1/630 sz. ingatlan értékbécslésének megbízhatóságát is megkérdőjelezte, mivel az értékelés nem tartalmazta az alkalmazott módszert, illetve nem említette az ingatlan azon jellemzőit, amelyek a következtetések szempontjából meghatározóak voltak.

A Hatóság azt is megállapította, hogy az ügylet érinti az EGT-beli kereskedelmet és versenyt.

Az eljárás megindításáról szóló hatósági határozatot követően a norvég hatóságok benyújtották az ingatlanok új értékbécslését, valamint a parkolóhelyek építési költségeinek OPAK által készített bécslését. A Hatóság megjegyzi: nem tekinthető úgy, hogy a Grunnsteinen bármilyen előnyben részesült volna, amennyiben bizonyítható, hogy az ingatlan értéke megegyezik a mélygarázs megépítésére vonatkozó kötelezettség negatív értékével vagy annál alacsonyabb. Annak vizsgálatára, hogy ez így volt-e, a hatóságok általi földterület- és épületértékesítés állami támogatási elemeiről szóló iránymutatásban meghatározott módszerre hivatkozással kell értékelni az OPAK-jelentés megbízhatóságát.

2.1. AZ OPAK-JELENTÉS ÉRTÉKELÉSE

A hatóságok általi földterület- és épületértékesítés állami támogatási elemeiről szóló iránymutatás szerint az ingatlan piaci értékét az általánosan elfogadott piaci mutatók és értékelési normák alapján egy olyan jó hírnévvel rendelkező, értékbécslésre jogosult szakértőnek kell megállapítania, akinek feladatai teljesítése során függetlennek kell lennie. Végül az egyedi kötelezettségek gazdasági hátrányait külön kell értékelni, és a vételárral ellensúlyozni lehet. ⁽³⁸⁾

Jó hírnévvel rendelkező, értékbécslésre jogosult szakértő

Az értékelési jelentést az OPAK készítette el, amely építésvezetéssel, lakásszövetkezeteknek való szolgáltatásnyújtással és eszközértékeléssel foglalkozó vállalat. A szóban forgó jelentést Jacob Aarsheim úr készítette.

Az állami támogatásokról szóló iránymutatás úgy rendelkezik, hogy az értékbécslésre jogosult szakértő olyan, jó hírnévvel rendelkező személy, aki elismert oktatási központban megfelelő oklevelet vagy azzal egyenértékű egyetemi képesítést szerzett, és elegendő tapasztalattal és szakértelemmel rendelkezik a kérdéses típusú földterületek és épületek értékbécslésében.

A norvég hatóságok érvelése szerint az OPAK és különösen Jacob Aarsheim, jelentős tapasztalattal rendelkezik a Jæren térségben lévő ilyen típusú ingatlanok értékelése tekintetében. Állításait Jacob Aarsheim önéletrajza is alátámasztja, amelyet

csatoltak a norvég hatóságok által a Hatóságnak küldött észrevételekhez ⁽³⁹⁾. Széles körű tapasztalata mellett Jacob Aarsheim építéstechnológiai tanulmányokat folytatott. Így tehát alaptalan lenne azt feltételezni, hogy az OPAK és Jacob Aarsheim nem teljesítik az iránymutatásban előírt feltételeket, és nem rendelkeznek jó hírnévvel.

Az értékbécslésre jogosult szakértő függetlensége

Az állami támogatásokról szóló iránymutatás kimondja, hogy: „Az értékbécslésre jogosult szakértőnek függetlennek kell lennie feladatai teljesítése során, azaz az értékbécslés eredményeinek tekintetében a hatóságok nem lehetnek jogosultak utasítására.”

A jelentés utal az értékelés céljára, valamint Jacob Aarsheim és egy másik, OPAK-tól érkezett személy jelenlétére az ingatlan felkeresésének idején. Az alkalmazott módszer részletes magyarázatát is csatolták. Ezek alapján a Hatóság nem lát okot annak kétségbe vonására, hogy az értékbécslésre jogosult szakértő az iránymutatás értelmében vett teljes körű függetlenség mellett végezte feladatát.

A piaci érték értékelése az általában elfogadott piaci mutatók és értékelési normák alapján

Az iránymutatás meghatározása szerint a „piaci érték” az az „ár, amelyen a földterület és épület egy eladni kívánó eladó és egy teljesen független vevő közötti magánjogi szerződés keretében az értékelés napján értékesíthető lenne, vélelmezve, hogy a földterület nyilvánosan hozzáférhető a piac számára, hogy a piaci körülmények lehetővé teszik a szabályos eladást, és hogy az ingatlan jellegére tekintettel szokásos időtartam áll rendelkezésre az értékesítés megtárgyalására.”

Az OPAK-jelentés többek között a következő kiindulási pontokat és feltételezéseket tartalmazza:

- a tulajdonos támogatja az eladást,
- az ingatlant szokásos időtartam alatt szabadon lehet értékesíteni a piacon,
- nem veszik figyelembe az olyan vásárlókat, akik „egyedi érdekek” miatt hajlandóak rendkívül magas árat fizetni,

(...)

- az értékelést az OPAK értékbécslési gyakorlatának és az UiS által nyújtott értékbécslési tanfolyamoknak megfelelően végzik el.

⁽³⁸⁾ Iránymutatás a hatóságok általi földterület- és épületértékesítés állami támogatási elemeiről, 2.2. szakasz, a)–c) pont.

⁽³⁹⁾ Norvégia észrevételei a Hatóság eljárást megindító határozatára, dokumentumszám: 466024, 8. o. és 5. melléklet (önéletrajz).

Mivel az ingatlanon lévő épület lebontásra ítélték, és le kell bontani, az OPAK az ingatlanok értékét nem beépített földterületként állapította meg. Az alkalmazott, telekköltségmódszerként említett módszert a következőképpen magyarázza:

„Az ingatlan értékelése várható használatától és fejlesztési potenciáljától függ, az elvárt nyereséget is beleértve. Ennek közvetlen paramétere a telekköltség, vagyis a teljeskörűen kialakított ingatlan piaci értéke és a haszonkulcsot is magában foglaló, de a telekköltséget nem tartalmazó építési összköltség közötti különbség, amelyet elosztanak az alagsort nem tartalmazó belső alapterület négyzetméterszámával.”⁽⁴⁰⁾ Azt is kifejtik továbbá, hogy a telekköltség a térségben lévő épületek iránti kereslettől, az építési költségektől és az alkalmazandó övezeti rendelkezésektől is függ. Ezen értékelés elkészítésekor a térségben található hasonló telkek értékesítéséből származó tapasztalatokat is figyelembe veszik majd.

E módszer alkalmazásával az OPAK-jelentés 3,2 millió NOK-os árat állapít meg a vételár ésszerű becsléseként.

A Hatóság korábban, az oslói Egyetemi Könyvtár épületének eladásához kapcsolódó határozatában úgy találta, hogy a telekköltségmódszer elfogadható az olyan földterületek esetében, amelyekben nincsenek épületek⁽⁴¹⁾. Az értékelők norvégiai szövetsége honlapján⁽⁴²⁾ elsősorban más módszereket említ, így például a nettó tőkésítési módszert, a pénzforgalmi módszert és a technikaiérték-módszert. Ezek a módszerek azonban előzetesen feltételezik, hogy a földterületen meglévő épület található. A szóban forgó ingatlanon lévő épület lebontásával a Hatóság úgy találja, hogy a telekköltségmódszer elfogadható értékelési módszer a szóban forgó három ingatlan esetében.

Különleges kötelezettségek gazdasági hátrányai

Az iránymutatás alapján „[a] földterületre és az épületekre, nem pedig a vásárlóra vagy gazdasági tevékenységeire vonatkozó különleges, közérdekű kötelezettségeket kapcsolni lehet az értékesítéshez, feltéve, hogy minden potenciális vásárló köteles és elvileg képes azokat teljesíteni, tekintet nélkül arra, hogy folytat-e üzleti tevékenységet, és ha igen, milyen annak jellege. Az ilyen kötelezettségek gazdasági hátrányait független értébecslésre jogosult szakértőknek külön kell értékelniük, és a vételárral ellensúlyozni lehet azokat.”

A Hatóság úgy véli, hogy a mélygarázs megépítésére vonatkozó kötelezettség ilyen különleges kötelezettség, amely nem kapcsolódik a vásárlóhoz. A lebontandó épület bontási költségeit is ugyanezen elveket követve lehet értékelni és ellensúlyozni.

A földalatti parkolóhelyek megépítésére vonatkozó kötelezettség tekintetében a költsébecslés az állami hatóságok és egy független mérnöki intézet⁽⁴³⁾ által kiadott iránymutatáson alapul, amely parkolóhelyenként 25 négyzetmétert és mélygarázsok építési költségeire vonatkozó tapasztalatot ír elő. Az OPAK megállapítja, hogy ez a költségszámítási módszer szokásos ágazati gyakorlatnak minősül. Ennek alapján az OPAK parkolóhelyenként 130 000 NOK-os árat állapít meg, ami a 65 parkolóhely esetében 8 450 000 NOK, áfa és telekköltségek nélkül.

A hulladékgyűjtési és -szétválogatási díjakat is magukban foglaló bontási költségeket a hasonló bontási munkákból származó tapasztalatok alapján állapították meg. Az OPAK becslése szerint ezek a költségek elérhetik a 150 000 NOK-ot.

A Hatóság emlékeztet arra, hogy noha köteles értékelni a külső felek által benyújtott szakértői vélemények tartalmát, azonban nem köteles igénybe venni saját külső tanácsadóit⁽⁴⁴⁾. Egy megfelelő műszaki ismerettel rendelkező független szakértő által az ingatlan értébecslésének keretében elvégzett költségszámítások vizsgálatát követően, és a létesítmények ellenőrzése alapján a Hatóság úgy véli, hogy ezek a számítások megfelelnek az állami támogatásokról szóló iránymutatásnak. A becsült költségeket tehát a vételárral ellensúlyozni lehet.

2.2. AZ 1/152 SZ., AZ 1/301 SZ. ÉS AZ 1/630 SZ. INGATLAN GRUNNSTEINEN AS SZÁMÁRA TÖRTÉNT ÉRTÉKESÍTÉSÉNEK TÁMOGATÁSI ELEMÉVEL KAPCSOLATOS KÖVETKEZTETÉS

Az OPAK-jelentés fenti értékelése alapján a Hatóság megállapítja, hogy mivel a földalatti parkolóhelyek megépítésére irányuló kötelezettségből eredő gazdasági hátrányok és a lebontásra ítélt épület bontási költségei a becslések szerint összesen 8,6 millió NOK-ot tesznek ki, valamint az ingatlan becsült értéke 3,2 millió NOK, az ügylet nem nyújt semmilyen gazdasági előnyt a Grunnsteinen AS számára. Mivel a gazdasági hátrányok negatív értéke jelentősen meghaladja az ingatlan pozitív értékét, e következtetést semmilyen ésszerű hibahatár, sem az a tény nem befolyásolja, hogy az OPAK megállapítja, hogy az ilyen ingatlanok értékelése bizonytalan.

A Hatóság azonban megjegyzi, hogy a Grunnsteinen által vállalt kötelezettség és az ingatlan értéke közötti különbség annyira jelentős, hogy azt jelezheti: az OPAK által megállapított piaci érték bizonytalan lehet. A jelentős eltérés miatt azonban még az OPAK által megállapított értékek jelentős kiigazítása sem engedne arra következtetni, hogy a Grunnsteinen előnyben részesült.

Ezek alapján a Hatóság megállapítja, hogy az 1/152 sz., az 1/301 sz. és az 1/360 sz. ingatlan átruházása nem tartalmazott az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatást.

⁽⁴⁰⁾ Az OPAK értékelése az 1/152 sz., az 1/301 sz. és az 1/630 sz. ingatlanról (3. melléklet, dokumentumszám: 466024).

⁽⁴¹⁾ 2005. június 29-i 170/05/COL határozat köztulajdonú ingatlanok értékesítéséről – Egyetemi Könyvtár épülete és hozzá kapcsolódó ingatlanrész Oslóban.

⁽⁴²⁾ <http://www.ntf.no/naring.aspx>

⁽⁴³⁾ Norges byggeforskningsinstitutt és Statens vegvesen.

⁽⁴⁴⁾ A T-274/01. sz., *Valmont kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 2004., II-3145. o.) 72. bekezdése.

3. A 4/165 sz. INGATLAN ÉRTÉKESÍTÉSE A BRYNE INDUSTRIPARK AS SZÁMÁRA

A Hatóság az eljárás megindításáról szóló határozatban aggályait fejezte ki, hogy az 56 000 négyzetméteres ingatlanért fizetett 4,7 millió NOK-os ár megfelel-e a piaci áraknak. A Hatóság többek között arra a tényre alapozta aggályait, hogy az önkormányzat kijelentette: az ingatlan bekerülési költségen értékesítették, amely politikától később azonban eltért, mivel úgy vélte, hogy ez a földterület túl alacsony áron történő értékesítéséhez vezet. Továbbá, mivel semmilyen értékbecslést nem végeztek el, a Hatóságot nem győzte meg a térségben található többi ingatlan értékesítésének összehasonlítása.

A Hatóságnak az eljárás megindításáról szóló határozatban szereplő információnyújtási rendelkezésére válaszul a norvég hatóságok benyújtották az ingatlan OPAK által elvégzett értékbecslését. Így azt kell megfontolni, hogy a benyújtott értékelése megfelel-e a Hatóság iránymutatásában meghatározott normáknak.

3.1. AZ OPAK-JELENTÉS ÉRTÉKELÉSE

A Hatóság állami támogatásokról szóló iránymutatása szerint az ingatlan piaci értékét az általánosan elfogadott piaci mutatók és értékelési normák alapján egy olyan elismert értékbecslőnek kell megállapítania, akinek feladatai elvégzése során függetlennek kell lennie.

Jó hírnévvel rendelkező, értékbecslésre jogosult szakértő

Az OPAK és különösen Jacob Aarsheim képzettségét és jó hírnevét a fentiekben értékeltük. Ezen értékelésre tekintettel a Hatóság úgy találja, hogy a 4/165 sz. ingatlanhoz kapcsolódó jelentést is jó hírnévvel rendelkező, értékbecslésre jogosult szakértő készítette.

Az értékbecslésre jogosult szakértő függetlensége

A Hatóság semmilyen jelét nem találta annak, hogy az értékbecslésre jogosult szakértő nem volt független. Aarsheim úr egy olyan, eszközértékeléssel foglalkozó jól ismert vállalkozásnál dolgozik, amelynek semmilyen hivatalos kapcsolata nincs az önkormányzattal. A jelentés az értékelés célját is meghatározza, és megerősíti, hogy Aarsheim úr felkereste az ingatlan, valamint részletesen ismerteti az alkalmazott módszert. Ennek alapján a Hatóságnak semmi oka kétségbe vonni, hogy az értékelést teljes mértékben az önkormányzatnak az értékelés eredményére vonatkozó bármilyen utasításától függetlenül végezték el.

A piaci érték értékelése az általában elfogadott piaci mutatók és értékelési normák alapján

Amint az a fentiekben bemutatásra került, az OPAK számos feltételezést állapít meg értékeléseihez, ideértve azt is, hogy az eladó hajlandó eladni, és hogy az ingatlan szokásos időtartam alatt lehet értékesíteni a piacon.

Az OPAK annak alapján állapította meg az ingatlan értékét, hogy arra övezeti terv nem, csak ipari célokra való általános fenntartás vonatkozott. Ennek oka, hogy az övezeti tervben javasolt ipari földterületként való besorolást a szerződés aláírása előtt visszavonták az állami útfelügyelet ellenvetései miatt⁽⁴⁵⁾. A később elfogadott övezeti terv az OPAK szerint nagyban eltért a korábban visszavont tervtől, mivel a területet sport-, és nem ipari célú övezetként sorolták be.

A jelentés meghatározása szerint „az eladási érték az az ár, amelyet az ingatlan iránt érdeklődő több lehetséges vásárló hajlandó megfizetni az értékelés időpontjában.” A Grunnsteinenre átruházott ingatlanok értékelésével ellentétben az OPAK a Hålandsmarka esetében nem a telekköltségmódszert vagy bármilyen, az értékbecslők norvégiai szövetsége (NTF) által épületek tekintetében előnyben részesített módszert alkalmaz. Ehelyett az árat a térségben eladott hasonló földterületek összehasonlító elemzésével állapítják meg (összehasonlító eladási értékek).

Az OPAK megállapítja, hogy a térségben a hasonló árak 80 NOK/négyzetmétertől (magánfél és az önkormányzat közötti adásvétel) 115 NOK/négyzetméterig (két magánfél közötti adásvétel) terjednek. Az OPAK egy Stavangerben hozott újraértékelési döntésre is utal, amely négyzetméterenként 140 NOK-os árat állapított meg lakóházak építésére fenntartott, központi helyen lévő földterületek tekintetében. Az OPAK szerint ez négyzetméterenként körülbelül 90 NOK-os árak felelne meg a szóban forgó ipari területen. Az OPAK elismeri, hogy a piaci feltételek bizonytalanok, ezért azt állapítja meg, hogy a piaci ár négyzetméterenként 80–100 NOK között, a terület egészére nézve pedig 4 510 000 és 5 636 000 NOK között lenne. Ez alapján az OPAK eladási értékre vonatkozó becslése e tartomány közepén található, és 5 100 000 NOK-ot tesz ki.

Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Hatóság kétségének adott hangot az önkormányzatnak a térségben található más ingatlanok árára vonatkozó összehasonlításának megbízhatóságával kapcsolatban, mert többek között úgy tűnt, hogy az állami útfelügyelet ellenvetései ellenére a térség övezeti tervét már elfogadták, így nem lenne megfelelő a földterületet olyan területekkel összehasonlítani, amelyeknél nem létezett övezeti terv. A norvég hatóságok azonban az eljárás megindításáról szóló határozathoz fűzött észrevételeikben hangsúlyozták, hogy az állami útfelügyelet ellenvetései az adásvétel idején ismertek voltak, és ebből következően nem volt övezeti terv. A terület övezeti tervét továbbá csak 2007 augusztusában, vagyis két évvel az adásvételt követően fogadták el, és ekkor a területet sportövezeti célokra sorolták be. Noha az események későbbi láncolata az ügylet idején nem volt ismert a felek számára, ezek a tények azt a következtetést támasztják alá, mely szerint az eredeti övezeti terv visszavonása valódi volt, és annak jelentős módosítására lehetett számítani.

Ebből kifolyólag a Hatóság elfogadhatónak találja az OPAK-jelentés alapját képező azon feltételezést, mely szerint az adásvétel idején nem volt alkalmazandó övezeti terv.

⁽⁴⁵⁾ Az adásvételi megállapodás 1. cikkének 3. szakasza, dokumentumszám: 428860.

Az OPAK által alkalmazott értékelési módszer tekintetében a Hatóság rámutat, hogy az összehasonlító eladási értékek az NTF által bemutatott többi módszerhez képest kevésbé tűnnének pontosnak, mivel az ingatlan jellemzőit és várható felhasználását kisebb mértékben veszik figyelembe. A Hatóság az OPAK értékelése alapján azonban úgy látja, hogy a telekköltségmódszer, amely szorosan kapcsolódik a földterület maximális megengedett kiaknázásához, jószerével nem használható, amennyiben nincs övezeti terv. Ebben a tekintetben meg kell említeni, hogy az NTF ugyancsak az összehasonlító eladási értéket tartja az egyik elfogadható módszernek az ipari földterületek értékelése tekintetében ⁽⁴⁶⁾.

A fentiekből következően a Hatóság véleménye szerint az OPAK-jelentést az általánosan elfogadott piaci mutatók és értékelési normák alapján készült jelentésnek kell tekinteni.

3.2. A 4/165 sz. INGATLAN BRYNE INDUST RIPARK AS SZÁMÁRA TÖRTÉNT ÉRTÉKESÍTÉSÉNEK TÁMOGATÁSI ELEMÉVEL KAPCSOLATOS KÖVETKEZTETÉS

A Bryne Industripark 4 700 000 NOK-ot fizetett az ingatlanért. Ez az ár az OPAK által megállapított (4 510 000–5 636 000 NOK) ártartomány alsó részébe esik, és az 5,1 millió NOK-os becsült eladási értékhez képes valamivel alacsonyabb.

Az Elsőfokú Bíróság joggyakorlatából következik, hogy a Hatóság a hatóságok általi földterület- és épületértékesítést érintő állami támogatási eljárás során neki benyújtott értébecslések vizsgálatakor köteles „meghatározni, hogy [a vételár] nem tér-e el annyira a különböző szakvéleményekben szereplő áráktól, ami már előny meglétére utalna” ⁽⁴⁷⁾ (kiemelés utólag). Továbbá a szóban forgó ügylet olyan nem beépített földterületre vonatkozik, amely nem képezi övezeti terv tárgyát, és amelynek értéke az OPAK szerint nem állapítható meg bizonyossággal. Az ingatlan valós piaci értéke ezért az OPAK által megállapított ártartomány alsó részébe is eshet, ami megegyezne a Bryne Industripark által fizetett tényleges árral. Ez alapján a Hatóság arra a következtetésre jut, hogy nem állapítható meg, hogy az ingatlan értékesítése az állami támogatásokról szóló szabályok értelmében előnyben részesítette a Bryne Industriparkot.

Az ügylet következésképpen nem foglalja magában az EGT-megállapodás 61. cikke (1) bekezdésének értelmében vett állami támogatás nyújtását a Bryne Industripark számára.

4. A 2/70 sz. ÉS A 2/32 sz. INGATLAN (BRYNE STADION) ÉRTÉKESÍTÉSE A BRYNE FK SZÁMÁRA

A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban a Hatóság aggályait fejezte ki, hogy a Bryne FK számára történő 0 NOK-os átruházásra piaci feltételek mellett került-e sor. A Hatóság továbbá úgy vélte, hogy az akkor rendelkezésére álló

információk alapján a Bryne FK valószínűleg az állami támogatásokról szóló szabályok értelmében vett vállalkozás fogalom-meghatározása alá tartozik, mivel olyan gazdasági tevékenységet folytat, amely hátrányosan befolyásolhatja az EGT-n belüli kereskedelmet. Ennek alapján a Hatóság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy az ügylet tartalmazhatott állami forrásokat, előnyben részesíthetett egy vállalkozást, valamint hátrányosan befolyásolhatta az EGT-n belüli kereskedelmet.

A hivatalos vizsgálati eljárás keretében a Hatósághoz új információ érkezett.

A norvég hatóságok a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatra tett észrevételeikben és a Hatóság információnyújtási rendelkezésére válaszul először az átruházott ingatlanok értébecslését, majd ezt követően a labdarúgó klubnak az ügylet idején érvényes szervezeti felépítésével kapcsolatos további információkat nyújtottak be. A szervezeti felépítés vonatkozásában kiemelték, hogy a klub két jogalanyt, a Bryne ASA-t és a Bryne FK-t foglalta magában.

4.1. ÁLLAMI FORRÁSOK

Az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy állami támogatásnak az a támogatás minősül, amelyet állam által vagy állami forrásból nyújtanak.

A Hatóság emlékeztet arra, hogy a megszilárdult ítélkezési gyakorlat szerint a támogatás fogalma nemcsak a szubvencióhoz hasonló pozitív juttatásokat foglalja magában, hanem azokat az állami beavatkozásokat is, amelyek különböző formában enyhítik a vállalkozás költségvetésére általában nehezedő terheket, és amelyek ezáltal, anélkül, hogy a szó szoros értelmében szubvenciók lennének, azokkal azonos természetűek és hatásúak ⁽⁴⁸⁾. A piaci értéken alul történt értékesítésből származó állami bevételkiesés ugyancsak az állami források fogalma alá tartozik.

Ezért ahhoz, hogy meghatározzuk, vajon a 2/70 sz. és a 2/32 sz. ingatlan Bryne FK számára történt értékesítése tartalmazott-e állami forrásokat, az ingatlanok piaci értékét kell meghatározni. Amennyiben az önkormányzat a piaci értéken aluli áron értékesítette volna ezeket az ingatlanokat, elmaradt bevétel formáját öltő állami forrásokat használtak volna fel.

A norvég hatóságok benyújtották azon földterület OPAK által elkészített értébecslését, amelyen a stadiont megépítették. A fentiek szerint az értébecslést a Hatóság iránymutatása alapján kell megvizsgálni.

⁽⁴⁶⁾ L. 42. lábjegyzet.

⁽⁴⁷⁾ A fent említett T-274/01. sz., Valmont ügyben hozott ítélet 45. pontja, valamint a T-127/99., T-129/99. és T-148/99. sz., Diputación Foral de Alava egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2002., II-1275. o.) 85. bekezdése.

⁽⁴⁸⁾ Lásd különösen a C-143/99. sz., *Adria-Wien Pipeline és Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke* ügyben hozott ítélet (EBHT 2001., I-8365. o.) 38. bekezdését; a C-501/00. sz., *Spanyolország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 2004., I-6717. o.) 90. bekezdését, és a C-66/02. sz., *Görögország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 2005., I-0000. o.) 77. bekezdését.

Jó hírnévvel rendelkező, független értébecslésre jogosult szakértő

A jelentés értékelésekor a Hatóság megjegyzi, hogy azt ugyanaz az értékelő, az OPAK/Aarsheim úr készítette. A Hatóság már megállapította, hogy az OPAK és Aarsheim úr teljesíti az iránymutatásban szereplő azon követelményt, mely szerint az értébecslésre jogosult szakértőnek jó hírnévvel kell rendelkeznie. A Hatóságnak továbbá nincs oka azt feltételeznie, hogy Aarsheim úr nem volt független az értékelés elvégzésekor.

A piaci érték értékelése az általában elfogadott piaci mutatók és értékelési normák alapján

Tekintettel a szóban forgó ingatlan különleges jellegére, az alkalmazott módszert részletesebben meg kell vizsgálni annak meghatározása érdekében, hogy az értékelést az általában elfogadott piaci mutatók és értékelési normák alapján végezték-e el.

Az értékelés először is tartalmazza a földterület jelenlegi használatának leírását (futballpálya, futópálya, edzőpályák, lelátó és edzőtermek). Az 1997. október 28-án kelt hatályos övezeti tervben a területet sportcélokra sorolták be. Az OPAK megállapítja, hogy kiindulásként a földterület értékének a földterület megengedett kiaknázásán kell alapulnia. Az OPAK azonban úgy találja, hogy mivel a földterületen már építettek sportlétesítményeket, és így nincs szó megengedett kiaknázásról, más módszert kell alkalmazni. Mivel a stadion a szerencsejátékból származó összegekben ⁽⁴⁹⁾ részesült, az OPAK az ezen összegek kezelésére vonatkozó feltételekre hivatkozik, amelyek előírják, hogy a létesítményeknek 40 évig nyitva és használatban kell lenniük, máskülönben az összegeket vissza kell téríteni. Továbbá ahhoz, hogy egy alternatív övezeti terv alapján megállapíthassák a földterület értékét, ismerni kellene egy ilyen terv feltételeit. Ez alapján az OPAK arra a következtetésre jut, hogy a stadiont kizárólag sportlétesítmények megépítésére szolgáló ingatlanként lehet értékelni. Az értékelés ezért a térségben értékesített ipari területtel való összehasonlításon alapul, amelyet annak alapján csökkentenek, hogy a hatályos övezeti tervben nincsenek jövedelemteremtő kereskedelmi területek. Az OPAK megállapítja, hogy a piaci ár 2 385 000–2 915 000 NOK között lenne, az eladási értéket pedig 2 650 000 NOK-ra becsüli.

A Hatóság kiindulásként megjegyzi, hogy az értékelés a Norvég Értébecslők Szövetsége által meghatározott, előnyben részesített módszerek egyikén sem alapul. Nem alapul továbbá hasonló ingatlanokkal való közvetlen összehasonlításon sem.

A Hatóság azonban elismeri, hogy egy labdarúgó stadion különleges ingatlan, ezért nehéz más típusú ingatlanokkal közvetlenül összehasonlítani. A Hatóság ezenfelül úgy véli, hogy egy alternatív övezeti terv hiánya és egy új övezeti felosztás esetén a visszatérítési kötelezettségből eredő gazdasági hátrány miatt a

hatályos övezeti terven alapuló értébecslés tükrözné legjobban a ténylegesen átruházott földterület értékét. Végezetül a Hatóság elismeri a sportövezeti céllal besorolt ingatlanok értébecsléséhez kapcsolódó nehézséget, amelyek a jelenlegi övezeti szabályok értelmében nem használhatók jövedelemteremtő kereskedelmi területként. E körülményekre tekintettel a Hatóság szerint az OPAK/Aarsheim úr által alkalmazott módszer elfogadható a piaci ár megbecslésére, noha a bizonytalanság minden ilyen árat elkerülhetetlenül érint. A Hatóság például úgy találja, hogy a piaci értéket tovább csökkentheti az a tény, hogy a klubnak már volt bérleti szerződése a földterületre, ami következképpen az ingatlanon lévő tehernek minősülne minden más vevő esetében. E fenntartásokkal együtt a Hatóság megállapítja, hogy a jelentés kellően részletes és megalapozott ahhoz, hogy elegendő bizonyossággal jelezze, valószínűleg milyen lenne az az érték.

Mivel a timei önkormányzat az ingatlant 0 NOK-os árárt ruházta át a Bryne FK-ra, miközben annak becsült értéke mintegy 2 650 000 NOK-ot tett ki, a Hatóság arra a következtetésre jut, hogy ez az ügylet állami forrásokat tartalmazott.

4.2. VÁLLALKOZÁSNAK BIZTOSÍTOTT GAZDASÁGI ELŐNY

a) Gazdasági előny megléte

Mivel az ingatlant 0 NOK-os árárt ruházták át a Bryne FK-ra, egyértelmű különbség van a fizetett ár és az ingatlan valószínű piaci értéke között. A Hatóság ezért azt állapítja meg, hogy az ügylet gazdasági előnyt biztosított a Bryne FK számára, mivel a klubnak nem kellett kifizetnie a földterületért a piaci feltételek szerinti értéket.

b) A Bryne FK, mint az állami támogatásokról szóló szabályok értelmében vett vállalkozás

Ezt követően meg kell vizsgálni, hogy a Bryne FK az állami támogatásokról szóló szabályok értelmében vett vállalkozásnak tekintendő-e. Ennek érdekében emlékeztetni kell arra, hogy a vállalkozás fogalma magában foglal bármilyen, gazdasági tevékenységet végző jogalanyt, jogállásától és finanszírozásának módjától függetlenül, valamint, hogy bármely, az adott piacon áruk vagy szolgáltatások kínálásából álló tevékenység gazdasági tevékenységnek minősül ⁽⁵⁰⁾.

A Bryne FK egy hivatásos, illetve félig hivatásos csapattal rendelkezik, amely jelenleg az első osztály alatti osztályban játszik, és amely az ügylet idején az első osztályban játszott. Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Hatóság előzetes minősítése, mely szerint a Bryne FK vállalkozásnak minősül, azon a tényen alapult, hogy néhány tevékenységét – különösen a hivatásos játékosok adásvételét, labdarúgó mérkőzések formájában

⁽⁴⁹⁾ A szerencsejátékból származó összegek az állami tulajdonban lévő szerencsejáték-vállalat, a Norsk Tipping bevételei. A Kulturális és Egyházügyi Minisztérium által meghatározott szabályok értelmében az ilyen létesítményeket a megépítést követő 40 évig nyitva kell tartani. Lásd az „Om tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet – 2008” című broszúra 4.9. fejezetét, http://www.regjeringen.no/upload/KKD/Idrett/V-0732B_web.pdf

⁽⁵⁰⁾ Lásd az EFTA-Bírószék ítéletét az E-5/07 sz., *Private Barnehagers Landsforbund kontra EFTA Felügyeleti Hatóság* ügyben, 78. bekezdés, valamint a C-218/00 sz., *Cisal* ügyben hozott ítélet (EBHT 2002., I-691. o.) 23. bekezdését.

történő szórakoztatás biztosítását, valamint hirdetési felület biztosítását – a jelek szerint piacon nyújtotta, és ebből kifolyólag e tevékenységek gazdasági jellegűek voltak. A Hatóság nem látja, hogy következtetését esetlegesen módosító új érveket nyújtottak volna be a hivatalos vizsgálati eljárás során. Ezért azt kell megállapítani, hogy e tevékenységek vonatkozásában a Bryne FK az állami támogatásokról szóló szabályok értelmében vett vállalkozás.

A Hatóság azonban megjegyzi, hogy a Bryne FK össztevékenységének 89 százaléka, amelyet a tevékenységi órák száma alapján számítottak ki, nem hivatásos labdarúgó tevékenységekhez – nevezetesen az ilyen tevékenységek gyermekek és fiatalok számára történő megszervezéséhez – kapcsolódik ⁽⁵¹⁾.

Az Európai Bíróság joggyakorlata szerint a sportolás csak annyiban képezi az EGT-jog tárgyát, amennyiben az EGT-megállapodás értelmében gazdasági tevékenységnek minősül. Ez a hivatásos vagy félig hivatásos labdarúgó játékosok piacon nyújtott tevékenységeire lenne alkalmazandó ⁽⁵²⁾. Amint azt a fentiekben említettük, e tevékenységek a Bryne ASA vállalkozáson belül összpontosultak. Másrészt a Bryne FK által 600 fiatal labdarúgó játékosnak a klubban nyújtott tevékenységeket főleg nonprofit alapon, továbbá nagymértékben a szülők és mások önkéntes munkája alapján folytatják ⁽⁵³⁾.

Ezt követően meg kell jegyezni, hogy az Európai Bizottság gyakorlata szerint az ilyen jellegű sporttevékenységek gyermekek és fiatalok javára történő nyújtása nem minősül az állami támogatásokról szóló szabályok értelmében vett gazdasági tevékenységnek. Egy Franciaországban hivatásos sportklubok által fiatalok számára szervezett sporttevékenységekhez nyújtott állami támogatást érintő ügyben a Bizottság úgy találta, hogy a fiatalok állampolgári nevelése, iskolai és sporttal kapcsolatos oktatása az államra háruló általános feladatnak tekinthető az oktatás terén. Olyan mértékben, amennyiben ez az oktatás felváltotta a korábban sporttanulmányokként ismert oktatást, miközben megtartotta az eredeti jellemzőket és felépítést, a szóban forgó támogatás az oktatás terén, és így a verseny terén kívül folytatott tevékenységeknek nyújtana előnyt. Ezenfelül néhány támogatott tevékenység a szurkolók közötti erőszak csökkentésére és az ehhez kapcsolódó tevékenységekre irányult. A Bizottság megállapította, hogy az ilyen tevékenységek tág értelemben hozzájárulnak az állampolgári neveléshez. Következésképpen megállapította, hogy a szóban forgó intézkedések azokhoz az oktatási tevékenységekhez hasonlóak, amelyek a nemzeti oktatási rendszer felelőssége és az állam egyik általános feladata lennének ⁽⁵⁴⁾.

Ebben a tekintetben meg kell jegyezni, hogy a norvég labdarúgó szövetség kiemelte: elvben állami felelősségnek minősül, hogy a gyermekek és fiatalok számára sporttevékenységeket kínáljanak

és szervezzenek helyi környezetükben. A klubok a helyi hatóságokkal és a szövetséggel együttműködve jelentős felelősséget vállalnak a létesítmények fejlesztéséért és a tevékenységek megszervezéséért minden szinten. A norvég labdarúgó szövetség továbbá kiemelte, hogy a norvég hatóságok több alkalommal is hangsúlyozták a labdarúgás – mint a társadalmi befogadás egyik mechanizmusa – pozitív hatását ⁽⁵⁵⁾.

Mivel a klubok, amint a norvég labdarúgó szövetség aláhúzza, labdarúgó tevékenységeket szerveznek a gyermekek és fiatalok számára, így a sport területén kiegészítik az oktatást, és csatornát biztosítanak a társadalmi befogadásra és mobilitásra, a Hatóság úgy véli, hogy a Bryne FK által szervezett szabadidős labdarúgó tevékenységek az oktatási tevékenységekhez hasonlóan a köz érdekében végrehajtott feladatnak tekinthetők. Ebből kifolyólag az ilyen tevékenységek nem minősülnek az EGT-megállapodás állami támogatásokról szóló rendelkezései értelmében vett gazdasági tevékenységeknek.

A fentiek figyelembevételével a Hatóság arra a következtetésre jut, hogy a Bryne FK – tekintettel nem hivatásos tevékenységeire – nem tekinthető az állami támogatásokról szóló szabályok értelmében vett vállalkozásnak.

c) A klub gazdasági tevékenységei nem részesültek előnyben

Az Európai Bizottság úgy találta, hogy amennyiben egy sportklub gazdasági és nem gazdasági tevékenységet is folytat, nincs szó állami támogatásról, ha a klub az elkülönített számvitel révén biztosítja, hogy a gazdasági tevékenységek nem részesülnek semmilyen előnyben ⁽⁵⁶⁾. Következő lépésként ezért meg kell vizsgálni, hogy az ingatlanok a becsült piaci ár alatti áron történt átruházása nyújtott-e ténylegesen előnyt a klub gazdasági tevékenységei javára.

Kiindulásként meg kell jegyezni, hogy a klub az ügylet idején két jogalanyból, a Bryne FK-ból és a Bryne Fotball ASA-ból állt. A két jogalany között a feladatok felosztását és a gazdasági kapcsolatokat a klub és a vállalkozás által 2000-ben kötött együttműködési megállapodásban rögzítették.

A két jogalany közötti együttműködési megállapodás értelmében a Bryne Fotball ASA volt felelős a következő gazdasági tevékenységek elvégzéséért: szponzorálási megállapodások, média- és televíziós jogok értékesítése, hirdetési felület biztosítása a stadionban, szurkolói felszerelések értékesítése és engedélyezése, a játékosok, valamint a klub nevének és logójának kereskedelmi kiaknázása, a klub otthoni mérkőzéseinek jegyvétele, valamint nyereményjátékokat érintő megállapodások (2.1. cikk).

⁽⁵⁵⁾ Dokumentumszám: 484855, érdekelt fél észrevételei a norvég labdarúgó szövetségtől, 2008. július 3.

⁽⁵⁶⁾ Lásd a Bizottság fent említett határozatát az N 118/00 sz. ügyben.

⁽⁵¹⁾ Dokumentumszám: 485026 (érdekelt fél észrevételei a Bryne FK-től).

⁽⁵²⁾ A 13-76 sz., *Donà kontra Mantero* ügyben hozott ítélet (EBHT 1976., 1333. o.) 12. bekezdése.

⁽⁵³⁾ Dokumentumszám: 485026 (érdekelt fél észrevételei a Bryne fotballklubtól).

⁽⁵⁴⁾ N 118/00. sz. ügy, Hivatásos sportkluboknak nyújtott állami támogatások (Franciaország).

Másrészt a Bryne FK volt felelős valamennyi sporthoz kapcsolódó ügyért, így az edzésekért és mérkőzésekért, a norvég labdarúgó szövetség sportrendelkezései értelmében minden hivatalos kötelezettségért, a klub nem hivatásos része javára történő pénzügyűjtéshez kapcsolódó különféle tevékenységekért, valamint a hirdetések kivételével a stadion működtetéséért.

Noha hivatalosan a Bryne FK alkalmazta a hivatásos játékosokat és a kisegítő személyzetet, és ő kötötte meg a játékosok adásvételéről és kölcsönzéséről szóló hivatalos megállapodásokat, az ezekhez kapcsolódó valamennyi pénzügyi kötelezettséget⁽⁵⁷⁾ a Bryne Fotball ASA viselte. Ezenfelül a pénzügyi kiadások fedezése után fennmaradó nettó nyereség a Bryne Fotball ASA-t illette meg (4.2. cikk). Végül az igazgatási személyzetet a Bryne Fotball ASA alkalmazta és fizette (5.1. cikk).

A megállapodás értelmében maga a stadion a Bryne FK felelőssége volt. A Bryne Fotball ASA-nak évente általában 150 000 NOK-ot kellett fizetnie a stadion használatáért, valamint hivatalos mérkőzésenként 10 000 NOK-ot a Bryne FK számára (4.2. cikk). A Bryne Fotball ASA továbbá köteles volt éves díjat fizetni a Bryne FK-nak a klub nevének és logójának használati jogáért és a játékosok kereskedelmi kiaknázásáért (4.3. cikk). Ehhez hasonlóan, amikor a hivatásos csapat a Bryne FK tulajdonában lévő eszközöket használta, mint például a stadion, valamint a klub neve és logója, a klub számára ellentételezést kellett fizetnie. A Bryne FK a Hatóságnak benyújtott dokumentumokban megerősíti, hogy ez piaci alapú díj volt, noha e díj kiszámítására vonatkozóan semmilyen dokumentációt nem nyújtott be.

Az együttműködési megállapodás alapján úgy tekinthető, hogy a Bryne FK néhány további pénzügyűjtő tevékenységet végzett, így különösen a stadionnak, valamint a klub nevének és logójának a Bryne Fotball ASA részére történő bérbeadását. E tevékenységek olyan jellegűek, amelyeket elvileg más szereplőkkel versenyezve lehet folytatni a piacon, így tehát beletartoznak a gazdasági tevékenység meghatározásába. A szóban forgó ügyben azonban a stadion, valamint a klub nevének és logójának használatáért a korlátozott felelősségű társaság által teljesített kifizetésnek hatékonyan biztosítania kellett, hogy a szabadidős tevékenységek javára szánt források ne szolgálnak a hivatásos labdarúgó tevékenységek előnyére. Ennélfogva úgy tűnik, hogy a Bryne FK által e megállapodás révén szerzett bevételeket visszaforgatták a Bryne FK keretein belül folytatott nem hivatásos labdarúgó tevékenységekbe.

Amint a fentiekből kiderül, a hivatásos csapathoz kapcsolódó valamennyi költséget a Bryne Fotball ASA viselte, valamint amennyiben a hivatásos csapat a Bryne FK-hoz tartozó eszközöket használja, a klub számára ellentételezést kell fizetni. Azt is meg kell jegyezni, hogy a hivatásos labdarúgáshoz kapcsolódó valamennyi kereskedelmi tevékenységet (így például a hirdetést

stb.) a Bryne Fotball ASA-n belül folytatják⁽⁵⁸⁾. Amint a fentiekben megjegyeztük, a timei önkormányzattal kötött megállapodás értelmében a stadion földterületét nem a Bryne Fotball ASA-nak, hanem a Bryne FK-nak adták át. E körülmények alapján a Hatóság azon a véleményen van, hogy az együttműködési megállapodás biztosítja: a Bryne FK számára nyújtott bármilyen támogatás nem nyújtott előnyt a hivatásos labdarúgó tevékenységek, illetve az ezekhez kapcsolódó bármilyen kereskedelmi tevékenység javára, mivel e tevékenységek elszámolásait a Bryne FK tevékenységeitől külön kezelték.

A Hatóság megjegyzi továbbá, hogy a Bryne FK kijelentette: valamennyi saját tevékenységét, amelyből a nem hivatásos tevékenységek 89 százalékot tesznek ki, a stadioningatlanon folytatja. Ez azt jelentené, hogy az ingatlant elsősorban a klub saját alaptervekenységeire használják, vagyis a helyi közösségnek – főként gyermekeknek és fiataloknak – nyújtanak szabadidős labdarúgó tevékenységeket.

E körülmények alapján a Hatóság megállapítja, hogy a Bryne FK jövedelemtermelő tevékenységei a klub fő célkitűzéséhez képest egyértelműen alárendelt jellegűek, és azokat csupán kiegészítik⁽⁵⁹⁾.

Ezenfelül – különösen a labdarúgó stadion bérbeadására tekintettel – a Hatóság megjegyzi, hogy a szóban forgó stadion korlátozott számú ülőhellyel rendelkezik, és nem egy jelentős városközpontban helyezkedik el. Ennélfogva úgy tűnhet, hogy a stadion használata vonatkozásában a Bryne Fotball ASA-n kívül más fél nem rendelkezne jelentős érdekeltséggel, e használat csekély bevételt eredményezne, ebből következően profitcélal rendelkező magánbefektetők számára korlátozott érdekeltséggel bírna. Fontos az is, amint az OPAK-jelentés külön említi, hogy mivel nem kapcsolódnak hozzá kereskedelmi területek, a stadion területe nem áll versenyben a térség bevásárlóközpontjaival vagy irodaépületeivel.

2004 tavaszán, tehát az ügyletet követően mintegy fél évvel, a Bryne Fotball ASA felszámolta tevékenységeit, és a hivatásos tevékenységeket átadta a Bryne FK-nak. A Bryne FK továbbá megerősítette, hogy a klub nem kezeli elkülönítetten a klubon belüli különféle tevékenységek elszámolásait.

⁽⁵⁸⁾ Az ekkor hatályos együttműködési megállapodás magában foglalta, hogy nem a Bryne FK, hanem a Bryne Fotball ASA volt felelős a szponzorálási megállapodásokért, a média- és televíziós jogok értékesítéséért, hirdetési felület biztosításáért a stadionban, a szurkolói felszerelések értékesítéséért és engedélyezéséért, valamint a játékosok, illetve a klub nevének és logójának reklámcélokra való felhasználásáért. A Bryne Fotball ASA volt felelős a klub otthoni mérkőzéseinek jegyeladásáért is. Noha a hivatásos játékosok adásvétele a Bryne FK-nak a megállapodás 2.5. cikkében meghatározott feladatai és felelősségei közé tartozott, a játékosok vételárának és javadalmazásának kifizetéséért a Bryne Fotball ASA volt felelős. Ennélfogva úgy tűnne, hogy a Hatóság által gazdasági jellegűnek és az EGT-n belüli kereskedelmet és versenyt hátrányosan befolyásolónak minősített tevékenységeket az ügylet idején a Bryne Fotball ASA-n belül folytatták.

⁽⁵⁹⁾ N 558/2005 sz. bizottsági ügy – Hivatásos tevékenység létesítményeihez nyújtott támogatás (Lengyelország). Továbbá az N 234/2007 sz. ügy – K + F + I ösztönzés (Spanyolország), 38. bekezdése is azt mutatja, hogy az elsősorban nem gazdasági tevékenységet végző kutatószervezetek mindazonáltal ellentételezés fejében végezhetnek kutatást vállalkozások nevében anélkül, hogy az állami támogatásokról szóló szabályok értelmében vett vállalkozásnak minősülnének.

⁽⁵⁷⁾ E kötelezettségek különösen a játékosok vételárának, valamint a játékosok, az edzők és a kisegítő személyzet javadalmazásának és egyéb illetményeinek kifizetésére vonatkoznak. A vállalkozásnak emellett fizetnie kellett az alkalmazottak utáni társadalombiztosítási hozzájárulást, valamint fedeznie kellett a felszerelések beszerzését és karbantartási költségeit, a hétféle edzéseket, az idegenben játszott mérkőzésekkel kapcsolatban felmerült utazási költségeket és edzéseket, valamint a pályák és helyszínek bérletét.

Mivel az ingatlan átruházása egyszeri ügylet, a fenti értékelés a klubnak az ügylet idején érvényes felépítésén alapul. Amennyiben bármilyen utalás lenne arra nézve, hogy az események láncolata valójában az állami támogatásokról szóló szabályok megkerülésére irányult azáltal, hogy a gazdasági előnyt egy gazdasági tevékenységet nem folytató jogalanyon keresztül juttatták, indokolt lenne a klub gazdasági tevékenységeire való lehetséges kihatás értékelése az összefonódást követően. A szóban forgó ügyben a Hatóságnak nincs arra vonatkozó információja, hogy a Bryne FK és a Bryne Fotball ASA későbbi összefonódása az ügylet idején tervezett volt, az bármilyen módon kapcsolódott a földterület klub általi megszerzéséhez, illetve hogy egyébként az EGT állami támogatásokról szóló szabályainak megkerülésére irányult.

A Hatóság ezért arra a következtetésre jut, hogy a Bryne FK számára azon földterület átruházása révén nyújtott támogatás, amelyen a stadiont megépítették, nem részesítette előnyben a klub gazdasági tevékenységeit.

4.3. A 2/70 sz. ÉS A 2/32 sz. INGATLAN BRYNE FK SZÁMÁRA TÖRTÉNT ÉRTÉKESÍTÉSÉVEL KAPCSOLATOS KÖVETKEZTETÉS

A fentiekre tekintettel a Hatóság megállapítja, hogy az ingatlan Bryne FK-ra történt átruházása nem tartalmazott az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatást.

5. KÖVETKEZTETÉS

A fenti értékelés alapján a Hatóság megállapítja: nem mutatható ki, hogy az e határozat tárgyát képező három ügylet bármelyike az EGT-megállapodás 61. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatást tartalmazott.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az EFTA Felügyeleti Hatóság úgy véli, hogy a timei önkormányzat által az 1/151 sz., az 1/301 sz. és az 1/630 sz. ingatlan Grunnsteinen számára, a 4/165 sz. ingatlan Bryne Industripark AS számára, valamint a 2/72 sz. és a 2/32 sz. ingatlan Bryne FK számára történt értékesítése nem minősült az EGT-megállapodás 61. cikke értelmében vett állami támogatásnak.

2. cikk

E határozat címzettje a Norvég Királyság.

3. cikk

Csak az angol nyelvű szöveg hiteles.

Kelt Brüsszelben, 2009. július 23-án.

az EFTA Felügyeleti Hatóság részéről

Per SANDERUD
elnök

Kristján A. STEFÁNSSON
testületi tag

HELYESBÍTÉSEK

Helyesbítés a 882/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek bizonyos nem állati eredetű takarmányok és élelmiszerek behozatalára vonatkozó fokozott hatósági ellenőrzések tekintetében történő végrehajtásáról, valamint a 2006/504/EK határozat módosításáról szóló, 2009. július 24-i 669/2009/EK bizottsági rendelethez

(Az Európai Unió Hivatalos Lapja L 194., 2009. július 25.)

1. A 18–19. oldalon, a II. mellékletben a közös beléptetési okmány mintája helyesen:

EURÓPAI KÖZÖSSÉG

Közös Beléptetési Okmány, KBO

I. rész. A bemutatott szállítmány adatai	I.1. Feladó Név Cím Ország ISO-kód		I.2. KBO hivatkozási szám	
			Kijelölt beléptetési hely	
			Kijelölt beléptetési hely egységének száma	
	I.3. Címzett Név Cím Irányítószám Ország ISO-kód		I.4. A szállítmányért felelős személy Név Cím	
			1.5. Származási ország	ISO-kód
			1.6. Feladás országa	ISO-kód
	I.7. Importőr Név Cím Irányítószám Ország ISO-kód		I.8. Rendeltetési hely Név Cím Irányítószám Ország ISO-kód	
	I.9. Érkezés a kijelölt beléptetési helyre (becsült időpont) Dátum:		I.10. Okmányok Szám Kiállítás dátuma	
	I.11. Szállítóeszköz Repülőgép ☐ Hajó ☐ Vasúti vagon ☐ Gépjármű ☐ Azonosítás: Hivatkozás okiratokra:			
	I.12. Áru ismertetése		I.13. Árukód (HR-kód)	
			I.14. Bruttó tömeg/Nettó tömeg	
			I.15. Csomagok száma	
	I.16. Hőmérséklet Környező hőmérsékleten ☐ Előhűtött ☐ Fagyasztott ☐		I.17. A csomagok típusa	
	I.18. Az áru felhasználási célja Emberi fogyasztás ☐ További eljárás ☐ Takarmány ☐			
	I.19. Vámszár száma és konténer száma			
I.20. Árutovábbítás egy ☐ ellenőrző pontra Ellenőrző pont egység száma		I.21.		
I.22. Behozatalra ☐		I.23.		
I.24. Szállítási mód az ellenőrző pontra Vasúti vagon ☐ Nyilvántartási szám Repülőgép ☐ Repülőjárat száma Hajó ☐ Név Gépjármű ☐ Rendszám				
I.25. Nyilatkozat Alulírott, a fent leírt szállítmányért felelős személy igazolom, hogy legjobb tudomásom és meggyőződésem szerint az ezen okmány I. részében tett kijelentések igazak és teljesek, valamint vállalom a 882/2004/EK rendelet jogi követelményeinek betartását, beleértve a hatósági ellenőrzések, valamint a takarmány- és élelmiszerjog megsértése esetén alkalmazott intézkedések költségeinek kifizetését.		Nyilatkozattétel helye és dátuma Aláíró neve Aláírás		

EURÓPAI KÖZÖSSÉG

Közös Beléptetési Okmány, KBO

II. rész: a szállítmányra vonatkozó döntés	II.1. KBO hivatkozási szám	II.2. Vámokmány-hivatkozás
	II.3. Okiratellenőrzés Megfelelő ☐ Nem megfelelő ☐	II.4. Fizikai ellenőrzésre kiválasztott szállítmány Igen ☐ Nem ☐
	II.5. Árutovábbításra MEGFELELŐ ☐ ellenőrző pontra Ellenőrző pont egység száma	
	II.6. NEM ELFOGADHATÓ ☐ 1. Visszaküldés ☐ 2. Megsemmisítés ☐ 3. Átalakítás ☐ 4. Egyéb célú felhasználás ☐	II.7. Az ellenőrzött rendeltetési helyekre vonatkozó adatok (II.6) Engedélyszám (amennyiben lényeges) Cím Irányítószám
	II.8. A kijelölt beléptetési hely teljes azonosító adatai és hivatalos pecsét ☐ Kijelölt beléptetési hely Pecsét: Kijelölt beléptetési hely egységének száma	II.9. Hatósági ellenőr Alulírott, a kijelölt beléptetési hely hatósági ellenőre igazolom, hogy a szállítmányon az ellenőrzéseket a közösségi követelményekkel összhangban elvégezték.
	II.10.	II.11. Azonossági ellenőrzés: Igen ☐ Nem ☐ Megfelelő ☐ Nem megfelelő ☐
	II.12. Fizikai ellenőrzés: Megfelelő ☐ Nem megfelelő ☐	II.13. Laboratóriumi vizsgálatok: Igen ☐ Nem ☐ Vizsgálat iránya Eredmények: Megfelelő ☐ Nem megfelelő ☐
	II.14. Szabad forgalomba bocsátásra megfelelő ☐ Emberi fogyasztás ☐ További eljárás ☐ Takarmány ☐ Egyéb ☐	II.15.
	II.16. NEM ELFOGADHATÓ ☐ 1. Visszaküldés ☐ 2. Megsemmisítés ☐ 3. Átalakítás ☐ 4. Egyéb célú felhasználás ☐	II.17. A visszautasítás oka 1. Hiányzó/érvénytelen bizonyítvány (adott esetben) ☐ 2. Azonosító: nem illeszkedik az okmányokhoz ☐ 3. Fizikai higiéniai hiányosság ☐ 4. Vegyi szennyezettség ☐ 5. Mikrobiológiai fertőzés ☐ 6. Egyéb ☐
	II.18. Az ellenőrzött rendeltetési helyekre vonatkozó adatok (II.16) Engedélyszám (amennyiben lényeges) Cím Irányítószám	
II.19. A szállítmány ismételtlen lezárva Új vámzár száma:		
II.20. A kijelölt beléptetési hely/ellenőrző pont teljes azonosító adatai és hivatalos pecsét Pecsét:	II.21. Hatósági ellenőr Alulírott, a kijelölt beléptetési hely/ellenőrző pont hatósági ellenőre igazolom, hogy a szállítmányon az ellenőrzéseket a közösségi követelményekkel összhangban elvégezték. Név (nagybetűkkel): Dátum: Aláírás:	

III. rész: Ellenőrzés	III.1. A visszaküldésre vonatkozó adatok A szállítóeszköz száma: Vasúti vagon ☐ Repülőgép ☐ Hajó ☐ Gépjármű ☐ Rendeltetési ország ISO-kód Dátum:
	III.2. Nyomon követés A szállítmány érkezése Igen ☐ Nem ☐ Helyi illetékes hatósági egység ☐ A szállítmányra vonatkozó levelezés Igen ☐ Nem ☐
	III.3. Hatósági ellenőr Név (nagybetűkkel): Cím Dátum: Pecsét: Egység száma Aláírás:

2. A 21. oldalon, a II.6. rovathoz fűzött magyarázatban:

a következő szövegrész: „a II.7. rovatba a rendeltetési létesítmény címét kell beírni.”

helyesen: „a II.7. rovatban fel kell tüntetni a rendeltetési létesítmény címét.”

3. A 21. oldalon, a II.16. rovathoz fűzött magyarázatban:

a következő szövegrész: „a II.18. rovatba a rendeltetési létesítmény címét kell beírni.”

helyesen: „a II.18. rovatban fel kell tüntetni a rendeltetési létesítmény címét.”

4. A 21. oldalon, a II. 17. rovathoz fűzött magyarázatban:

a következő szövegrész: „a vonatkozó információk megadására használja.”

helyesen: „adja meg a vonatkozó információkat.”

2011-es előfizetési díjak (áfa nélkül, rendes szállítási költségeket beleértve)

Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	1 100 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, nyomtatott kiadvány + éves DVD	az EU 22 hivatalos nyelvén	1 200 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	770 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, havi DVD (összevont)	az EU 22 hivatalos nyelvén	400 EUR/év
A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványa (S sorozat), közbeszerzés és ajánlati felhívások, DVD, heti egy kiadvány	többszövegű: az EU 23 hivatalos nyelvén	300 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, C sorozat – versenyvizsga-kiírások	a vizsgakiírás szerinti nyelv(ek)en	50 EUR/év

Az *Európai Unió Hivatalos Lapjának*, amely az Európai Unió hivatalos nyelvein jelenik meg, 22 nyelvi változatára lehet előfizetni. Az L (jogsabályok) és a C (tájékoztatások és közlemények) sorozatot foglalja magában.

Valamennyi nyelvi változatra külön kell előfizetni.

A 920/2005/EK tanácsi rendelet értelmében, amelyet a Hivatalos Lap 2005. június 18-i L 156. száma tett közzé, és amely előírja, hogy az Európai Unió intézményei nem kötelesek minden jogi aktust ír nyelven is megszövegezni, illetve ezen a nyelven kihirdetni, az ír nyelven kiadott Hivatalos Lapok értékesítése külön történik.

A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványára (S sorozat – közbeszerzés és ajánlati felhívások) történő előfizetés mind a 23 hivatalos nyelvi változatot magában foglalja egyetlen többszövegű DVD-n.

Kérésére az *Európai Unió Hivatalos Lapjára* történő előfizetéssel a Hivatalos Lap különféle mellékleteit is megkaphatja. Az előfizetők a mellékletek megjelenéséről az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közölt „Az olvasóhoz” című közleménynek köszönhetően értesülnek.

Értékesítés és előfizetés

A különböző, térítés ellenében kapható kiadványokra – például az *Európai Unió Hivatalos Lapjára* – való előfizetés a Kiadóhivatal forgalmazó partnereitől szerezhető be. A forgalmazó partnerek listája a következő címen található:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_hu.htm

Az EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) közvetlen és ingyenes hozzáférést biztosít az Európai Unió jogához. Erről a honlapról elérhető az *Európai Unió Hivatalos Lapja*, valamint tartalmazza a szerződéseket, a jogszabályokat, a jogeseteket és az előkészítő dokumentumokat is.

További információt az Európai Unióról a <http://europa.eu> internetcímen találhat.



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU